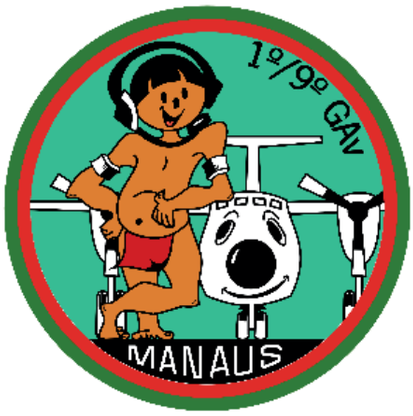


A IMPLANTAÇÃO DA BASE AÉREA DE MANAUS (AM) E DO ESQUADRÃO ARARA (1º/9 GAv) EM 1970

BENEDITO MOREIRA DOS SANTOS

EDITORA AmoLer

Copyright © 2024

A IMPLANTAÇÃO DA BASE AÉREA DE MANAUS (AM) E DO ESQUADRÃO ARARA (1º/9 GAV) EM 1970

Todos os direitos reservados.

Esta obra ou qualquer parte dela não pode ser reproduzida ou usada, de forma alguma, sem autorização expressa, por escrito, do autor. Seu conteúdo, incluindo músicas, vídeos, imagens, etc., são de total responsabilidade do mesmo.

Impresso no Brasil / Printed in Brazil

Foto capa

Primeira Bolacha (original) do Primeiro do nono Grupo de Aviação
Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.
Nota: Conforme informações de militares veteranos do esquadrão, essa bolacha foi idealizada pelo cartunista Ziraldo Alves Pinto, a pedido daqueles militares.

Diagramação

AmoLer Diagramações
www.amolerdiagramacoes.com.br

FICHA CATALOGRÁFICA
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Tuxped Serviços Editoriais (São Paulo, SP)
Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário Pedro Anizio Gomes - CRB-8 8846

S237i **Santos**, Benedito Moreira dos.

A implantação da base aérea de Manaus (AM) e do Esquadrão ARARA (1º/9 GAV) em 1970 / Benedito Moreira dos Santos. – 1. ed. – Blumenau, SC : AmoLer Editora, 2024.
92 p.; fotografias; 21 x 29,7 cm.

Inclui bibliografia.
ISBN 978-85-7172-150-0.

1. Aviação. 2. Base Aérea de Manaus. 3. Força Aérea Brasileira. I. Título. II. Assunto. III. Autor.

CDD 358
CDU 355.354

ÍNDICE PARA CATÁLOGO SISTEMÁTICO

1. Forças armadas: aeronáutica.

2. Aeronáutica.

AGRADECIMENTOS

Este caderno de lembranças destina-se a agradecer a todos os militares, civis, homens e mulheres, oficiais e praças componentes da fase de implantação do 1º/9º Grupo de Aviação, em Manaus, Amazonas Brasil, nos anos 1970 e de sua continuidade ao longo dos anos.

Registrei com muito carinho e emoção alguns fatos e pessoas que marcaram aqueles tempos dos quais participei, com meus erros e acertos, para que o resultado fosse a vitória progressiva sobre o atraso social da nossa Amazônia e, por fim, a conquista da soberania do Brasil.

Demos continuidade aos sonhos daqueles que nos antecederam e imaginaram um Brasil soberano e socialmente justo.

Naqueles anos setenta, iniciamos uma nova etapa da história da FAB na Amazônia.

Homens e máquinas. Emoção e força. Sacrifício familiar repetido nos anos seguintes e principalmente a partir de 2019 com a tragédia da Pandemia (covid-19) que se alastrou em nosso mundo, quando nossas tripulações FABIANAS transportaram, maciçamente, materiais de apoio e pacientes contaminados, colocando suas vidas e de seus familiares em risco.

Destaco o sacrifício das senhoras com suas crianças, que nos acompanharam na fase de implantação do esquadrão. Deixaram suas famílias e carreiras em várias partes do país, como esposa de militares, nos acompanharam.

As esposas de militares sempre estão com as malas arrumadas e prontas, aguardando uma nova missão junto às suas famílias.

Agradeço também a comissão de aeroportos da Região Amazônica (COMARA), que, quando foi necessário, assumiu a responsabilidade pela conclusão da infraestrutura da unidade militar de Manaus. Pelo apoio dado, principalmente no transporte, com seus notórios motoristas entre eles o civil Velame e o então Cabo Hilário (atualmente Suboficial RR), o taifeiro civil Crispim, e funcionários civis, como Celestino Barroso Novaes, Cabo Aflalo, sempre dispostos a ajudar e indo além do simples cumprimento do dever.

A única certeza de que sempre tivemos, é que estávamos construindo uma grande obra para uma grande nação.

Às gerações vindouras, que continuaram no mesmo caminho e puderam fazer mais, a partir do que deixamos.

Aos irmãos que não estão mais materialmente entre nós, resta a leve saudade e as boas lembranças de quando dividíamos os nossos sonhos e esperanças.

QUANDO ACONTECEM CONFLITOS SOCIAIS NA HUMANIDADE, DEUS E OS SOLDADOS SÃO CHAMADOS.

QUANDO A PAZ É RESTABELECIDA, DEUS É ESQUECIDO E OS SOLDADOS SÃO IGNORADOS.

Felizmente os soldados cultivam muitas virtudes, entre elas, a tradição e a história. Dessa forma, sabem valorizar os feitos de seus heróis.

Amigos, desta e de tantas missões neste belo País, foi um privilégio fazer este e tantos voos com todos vocês.

Termino pedindo perdão àqueles que magoei, afinal ainda éramos muito jovens e estávamos buscando uma identidade própria que só o tempo foi nos trazendo por meio do AMAR O PRÓXIMO COMO A SI MESMO.

Se choramos ou se sorrimos, o importante é que emoções sentimos.

SO RF BENEDITO MOREIRA DOS SANTOS

"ANTES QUE A MEMÓRIA SE VÁ."

Frase do Cap. Ref. Pedro Eustáquio Frazão **Collares** – índio amazonense
(*In memoriam*)

AGRADECIMENTO ESPECIAL AO SR. CORONEL AVIADOR REFORMADO APARECIDO CAMAZANO ALAMINO, PESQUISADOR E ESCRITOR DA HISTÓRIA DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA E MEMBRO DO INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER), PELA CONTRIBUIÇÃO ESPECIAL PARA ESTA OBRA.

SUMÁRIO

Contexto Histórico 7

A Gênese do Primeiro do 1º/9º GAv – Esquadrão Arara 7

Os primeiros voos na Amazônia 7

A Panair é a precursora da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA)? 14

O transporte militar na Amazônia 14

Efetivação do 7º Regimento de Aviação 16

A Segunda Guerra Mundial, os acordos de Washington (1942-1945) e as Bases Aéreas de Belém, Manaus e Amapá 17

Segundo Ciclo da Borracha (1942-1945) 18

Grupo de Patrulha 19

Operação Alemã no Rio Jari 21

O Brasil na Segunda Guerra Mundial (1942- 1945) 23

As forças Militares Americanas em Val de Cans 23

Criação da Base Aérea de Manaus 29

A Criação do Primeiro Esquadrão do Nono Grupo De Aviação 29

Destacamento de Base Aérea de Manaus (1954) 29

Composição do Efetivo do Destacamento 29

As equipes de apoio do 1º/2º G. Av. (1960-1970) 32

A Equipe Bacurau 32

Sargento Karl Henz Wilm 33

Meu diploma HONORIS CAUSA da turma de Farmácia da Universidade do Pará 33

Equipe Bacurau de Manaus 34

A Implantação da infraestrutura da Base Aérea de Manaus e do 1º/9º GAv. 34

Projeto CANBRA 41

Participação nas viagens presidenciais 41

As ações iniciais do esquadrão 43

Efetivo de Oficiais e Sargentos em 1970 (em fase da ativação) 44

Efetivo em março de 1971, em Manaus 45

Os Aviões 46

Frota completa das aeronaves C-115 BUFFALO DA FAB 49

Roteiro da viagem de traslado do Avião Buffalo 2361 52

Nossos Aviões 55
História da Revitalização do Buffalo c-115 2362 em 1972 59
Os problemas sociais e a infraestrutura da Base Aérea de Manaus 63
Minha família 65
Acidentes aéreos 68
Acidente do C-118 – 2414 – 28 de abril de 1971 68
Acidente do C-115 2372 – dia 23 de fevereiro de 1973 70
Aniversário 40 anos do 1º/9º GAV -2010 71
Os aviões em merecido repouso 74
CONSIDERAÇÕES FINAIS 77
REFERÊNCIAS 91

CONTEXTO HISTÓRICO

A Gênese do Primeiro do 1º/9º GAv – Esquadrão Arara

PRIMÓRDIOS 1910 a 1954

Linha do tempo e fatos correlatos

1910

Os primeiros voos na Amazônia

A aviação militar e civil na Amazônia – Período de 1910 a 1939

Os primeiros voos no Brasil e na Amazônia datam de 1910, em Osasco–São Paulo – Dimitri Sensaud de Lavaud

7 de janeiro de 1910– Em Osasco, São Paulo, o Sr. Dimitri Sensaud de Lavaud construiu um avião, o qual batizou com o nome de São Paulo e realizou com relativo sucesso um voo local.

Fonte: Alexandria, Nogueira (2010).

22 de outubro 1911 –*Edmund Plauchut*, mecânico dos aviões de Alberto Santos Dumont, realizou um voo na Praça Mauá, no Rio de Janeiro, até as proximidades da Ilha do Governador, onde caiu de uma altura aproximada de 80 metros.

Outros voos aconteceram, nesta década, principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo, voltados em grande parte a apresentações acrobáticas.

Em Belém do Pará aconteceram os seguintes eventos:

Em 1910, o barão suíço *Cardestron* trouxe de navio (Antony) um avião *Demoiselle modelo ll* para Belém, e tentou realizar um voo, em uma pista improvisada (350m x 28m), entre as atuais ruas Jornalista Rômulo Maiorana, ex-25 de Setembro na época da tentativa do primeiro voo, e a rua Conde D'Eu (atual Travessa Chaco), e a Avenida Almirante Barroso, na época Tito Franco, e que seria o primeiro voo na Amazônia.

Devido à presença de uma pessoa que atrapalhou a decolagem, o avião acidentou-se e a decolagem foi abortada (Guimarães, 1994-1995).

Mas a primeira pista estava implantada na Amazônia

1912

Em 1912, os italianos Angelo Biglianie, Giani Felice Gino e sua equipe trouxeram de navio dois aviões tipo Bleriot. O voo, realizado por Bigliani, em 17 de fevereiro de 1912, resultou em acidente fatal (Guimarães, 1994-1995).

Fonte: Acervo do autor (2016).

"Há mais de um século, repousam neste mausoléu, no Cemitério Santa Izabel, em Belém do Pará os restos mortais do aviador Ângelo Bigliani, pioneiro na Amazônia''. Citação de Josué Teixeira da Silva que iniciou suas atividades profissionais em 1957, na Panair do Brasil, na função de radiotelegrafista. Posteriormente, passou a voar nos lendários CA-10 Catalinas da Panair. Esta foto acima foi registrada em 2 de novembro de 2016, acervo do autor da pesquisa.

1913

Em 1913, o piloto francês Lucien Deneau realizou em Belém e Manaus vários voos de demonstração, com sucesso (Guimarães, 1994-1995).

Voou em Manaus, dia 20 e 21 de abril de 1913 (domingo e segunda-feira); decolou do prado Amazonense (Hipódromo) de Manaus (Monteiro, 1998).

Lucien Deneau e seu Bleriot (1913).
Fone: Early Birds of Aviation, Inc. [2020].

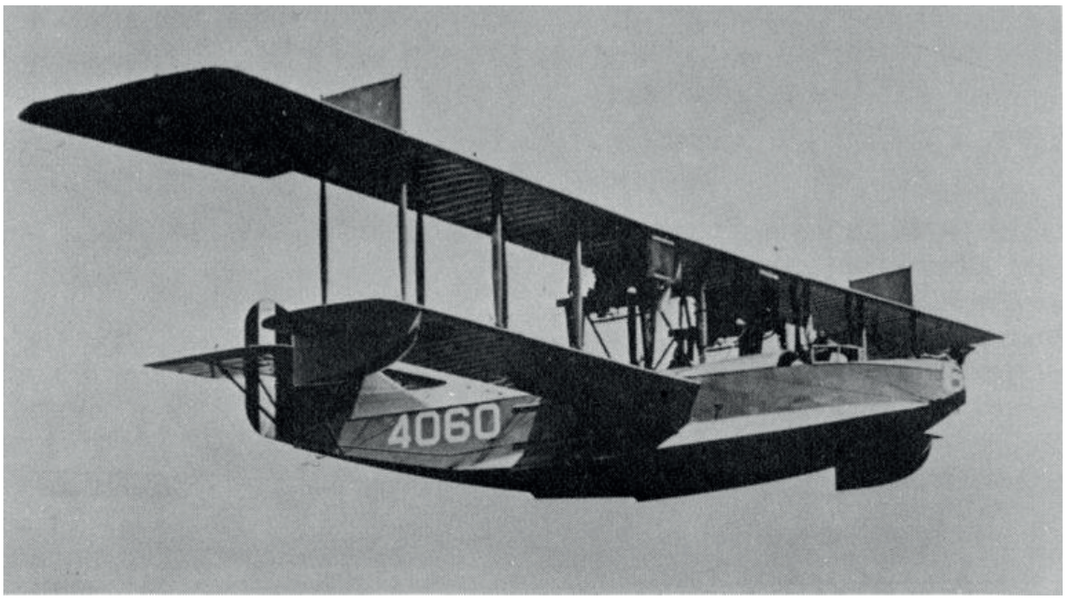
1922

Euclides Pinto Martins e o americano Walter Hinton

Euclides Pinto Martins nasceu em Camocim, no Ceará, no dia 15 de abril de 1892; faleceu no Rio de Janeiro, em 12 de abril de 1924, foi um aviador brasileiro. Nasceu na casa que atualmente abriga a Biblioteca Municipal de Camocim. Ainda jovem e em fins de 1922, foi escolhido como parte da tripulação do avião Curtis H-16, fretado pelo jornal "The New York World", que patrocinava a tentativa de uma viagem aérea pioneira entre as Américas do Norte e do Sul.

A viagem começou em Nova Iorque, em novembro de 1922, e terminou no Rio de Janeiro, em fevereiro de 1923, após terem sido cobertos os 5.678 quilômetros do percurso com mais de cem horas de voo, a cada instante interrompidos pelos mais variados problemas.

O primeiro pouso em águas brasileiras ocorreu no dia 17 de novembro de 1922, quando Martins e seu colega americano amerissaram na foz do rio Cunani, pertencente ao estado do Pará.

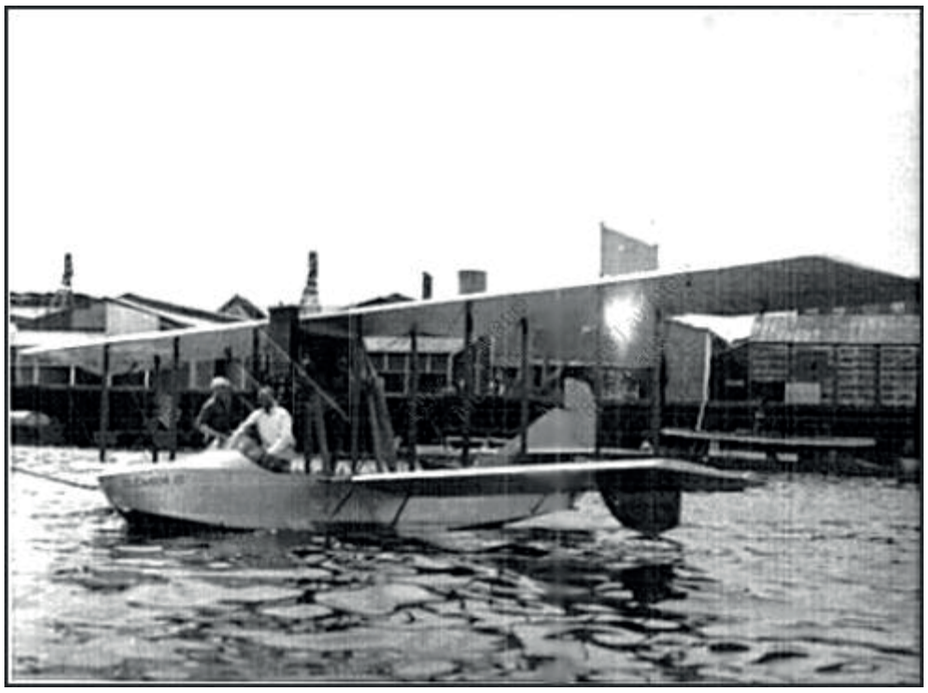


Curtis H-16 (1922).
Fonte: Wikipédia [2024].

1924

Expedição do Dr. Alexandre Hamilton Rice – Registrado no filme "No Rastro do Eldorado" – filmado por Silvino Santos.

Avião Curtiss Seagull de nome Eleanor lll – Primeiras filmagens em Manaus e em Rio Branco, conforme a foto abaixo.



Avião Curtiss *Seagull de* nome Eleanor lll (1924).
Fonte: CANADA Aviation and Space Museum [2024].

1924

Os bombardeios na cidade de Óbidos (PA) aconteceram nos dias 23 e 24 de agosto no contexto da revolução "Comuna de Manaus". O Bombardeio foi realizado por aviões da Marinha Brasileira, contra a Fortaleza de Óbidos.

1929

A Nyrba de Ralph O'Neil e a Panair do Brasil.

A Panair do Brasil, implantada em 1929, foi originária da empresa Nyrba (Nova York – Rio – Buenos Aires), do aviador americano Ralph Ambrose O'Neill. Era subsidiaria da Pan American World Airways. A Panair do Brasil foi a grande empresa aérea do Brasil, que a partir dos anos 1930 participou, significativamente, na integração da Amazônia e da América do Sul.

1930

Raide do Norte – Três aviões do esquadrão Schreck da Escola de Aviação do Exército decolaram, em 4 de agosto de 1930, do campo dos Afonsos no Rio de Janeiro, para Belém do Pará.

Maj. Plínio Raulino de Oliveira, comandante da Escola de Aviação Militar –Partida da esquadrilha de SCHRECK, em 16 de junho de 1930, do Campo dos Afonsos.

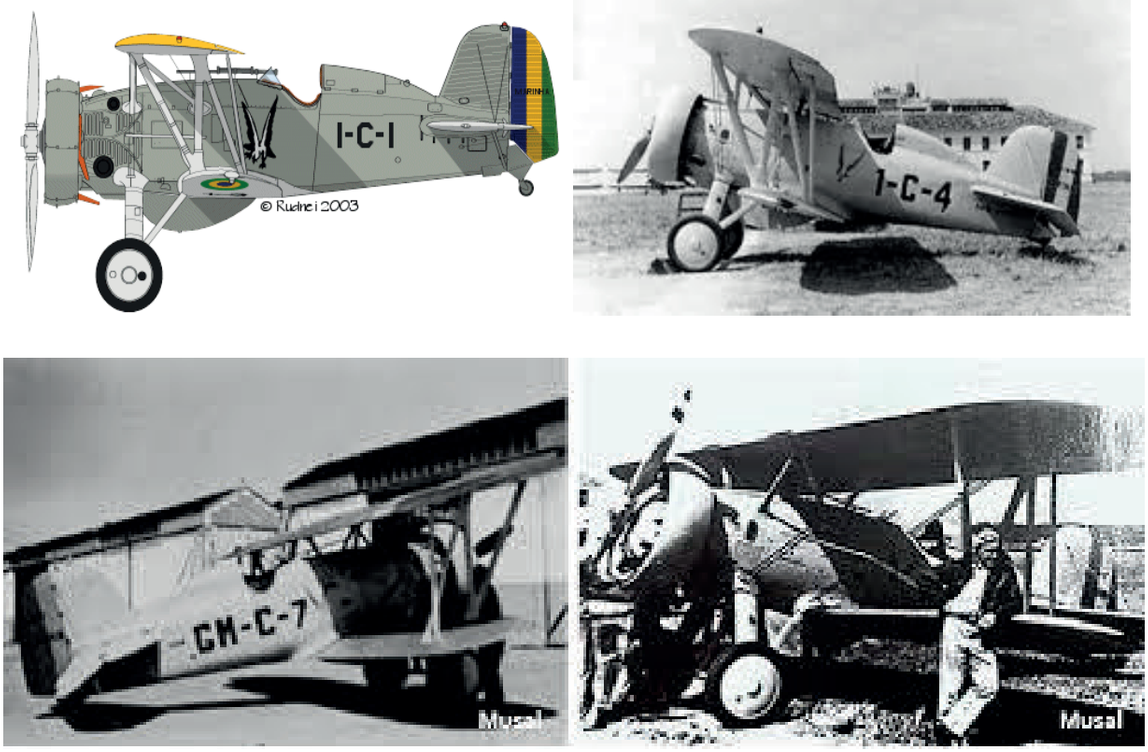
Fonte: Arquivo Revista Asa, Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Escola de Aviação Militar, Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.
Partida para o reide do Norte (Campos Afonsos- Belém) 4 de agosto de 1930.
Fonte: Acervo dos arquivos ASAS.

1933

No ano de 1933, aconteceu o conflito de Letícia (Guerra Colômbia-Peru) – Cidade colombiana próxima à cidade brasileira de Tabatinga, município brasileiro no interior do Estado do Amazonas.

Aviões da Marinha do Brasil estiveram em Tabatinga protegendo o território brasileiro.



Aviões da Marinha do Brasil.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Uma curiosidade, era comum pela manhã, serem encontradas cobras dentro das aeronaves, atraídas pelo calor dos motores.

As empresas de transporte aéreo

As principais empresas de transportes aéreos no Brasil foram criadas a partir de 1927. A Viação Aérea Rio-Grandense (VARIG), mais conhecida como Varig, foi a precursora das companhias aéreas brasileiras. Localizada no município de Porto Alegre, Rio grande do Sul, foi criada pelo alemão Otto Ernst Meyer e outros empresários de ascendência alemã. No entanto, os voos eram limitados às regiões Sul e Sudeste, e exterior.

Também se dizia na linguagem popular que VARIG significava – Vários alemães reunidos iludindo os gaúchos.

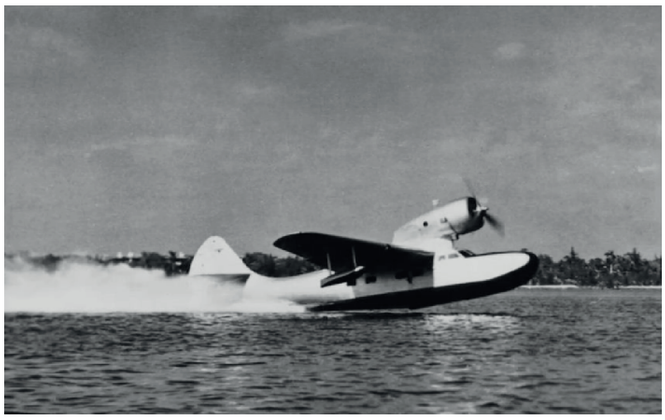
1929

Em 1929, a *Condor* que originou a companhia aérea Cruzeiro do Sul, atuou em voos a partir de então, intensamente, na Amazônia com aviões *Sikorsky* e depois com Catalinas e Douglas DC-3, já como Cruzeiro do Sul.

A Condor foi originada da *Condor Syndikat* Concessionária da Lufthansa alemã.

Também, em 1929, a Panair do Brasil, originária da Nyrba e que era concessionária da *Pan American World Airways* (PANAM), voou na Amazônia, já em 1930 com aviões anfíbios *Consolidated Commodore* (quatro recebidos da PANAM) e quatro *Sikorsky S-38* e *Sikorsky* S-43(também vindos da PANAM), depois utilizou os *Fairchild* 942, em 1936 e, por fim, os Catalinas e Douglas DC-3, além de outras aeronaves.

Como apontado por Mario Ypiranga Monteiro, em seu livro, *Roteiro Histórico de Manaus*, que comemora os cinquenta anos do aeroclube do Amazonas, um desses momentos configurou-se quando o "hidroavião *Fairchild 942A,* da Panair do Brasil", em 30 de outubro de 1933, acuatizou no porto da Panair em Manaus, inaugurando a linha Belém – Manaus (Monteiro, 1990, p.11).



Hidroavião *Fairchild* da Panair do Brasil, na inauguração da Linha Belém – Manaus.
Pouso no porto da Panair em Manaus.
Fonte: Fotógrafo Ney Rayol, em30 de outubro de 1933.

A Panair realizou, em 2 de março de 1931, o primeiro voo com passageiros, do Rio de Janeiro a Belém. Conectando com a PANAM.

A Panair é a precursora da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA)?

Aeródromo da Panair do Brasil na orla marítima de Belém-PA (atual logradouro Ver-o-Rio), (ago. 2016).
Fonte: Acervo do autor.

O transporte militar na Amazônia

O transporte aéreo do Correio Aéreo Militar (CAM) foi criado em 1931. Já a história do Primeiro Comando Aéreo Regional (I COMAR) teve início em 1935, quando Belém passou a ser abrangida pelo Correio Aéreo Militar.

Com a criação do Núcleo do 7º Regimento de Aviação em 1936, uma vasta infraestrutura de aeródromos e aeroportos foi instalada na Região Amazônica, com a utilização de aviões Waco, e depois, Corsários para a realização de voos de patrulhamento ao longo do litoral, devido ao início da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).Como fruto desse trabalho pioneiro, a Força Aérea Brasileira (FAB) foi responsável pela assistência e pela integração da Região Amazônica no território nacional, com expressivo apoio às populações interioranas, às missões religiosas, às guarnições de fronteira, ao Exército brasileiro, à Marinha do Brasil e aos governos locais.

Com as condições propícias para o prosseguimento do trabalho do Correio Aéreo Militar (CAM) iniciado no dia 12 de junho de 1931, a linha Fortaleza-Teresina fora prolongada até Belém, com pouso em São Luís. O voo inaugural para Belém foi realizado no dia 14 de julho de 1935, pelo Capitão-Aviador Manoel Pinto da Silva do Valle e pelo Tenente-Aviador Gonçalo

de Paiva Cavalcante, era mais um passo grandioso. Foi realizado em um avião *Waco* CPF-5"-cabine", o tipo de avião utilizado para ligar Teresina a Belém, a primeira aeronave do Correio Aéreo Militar a chegar a Belém.

Waco F-5, assim que foi recebido pela FAB.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Waco CPF-5 C80 Guará preservado no Museu Aeroespacial.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino

Waco CPF-5 – Aeronave de adestramento, motor Wright de 240 HP. Estas aeronaves prestaram destacados serviços realizando missões do Correio Aéreo Militar. Adquiridas, em 1935, pela Aviação Militar, foram utilizadas pela FAB até 1944, quando foram desativadas. Eram semelhantes às que equiparam o 7º Regimento de Aviação em Belém-PA, nos anos 1930, 1940.

Pela Rota do Tocantins, prolongando a linha além Goiás, no sentido de Belém, várias tentativas foram feitas para o estabelecimento da rota pelo Major Aviador Lysias Augusto Ro-

drigues, que teve como auxiliar o Sargento Mecânico Soriano Bastos de Oliveira. Chegaram a Belém, em novembro de 1935.

Só em 1939, foi possível a realização da primeira viagem efetiva pela rota do Tocantins, cuja partida se deu do Campo dos Afonsos, a 31 de janeiro de 1939, no avião *Bellanca* K-25. A tripulação era composta pelos seguintes militares: Major Aviador Hortêncio Pereira de Brito e Capitão Aviador Roberto Carlos de Assis Jatahy.

Escalaram, sucessivamente, Santa Luzia, Formosa, Palmas, Peixe, Porto Nacional, Tocantinia, Pedro Afonso, Carolina, Boa Viagem, Imperatriz, Marabá, Cametá e Belém.

Efetivação do 7º Regimento de Aviação

Em 1936, foi organizado o Núcleo do 7º Regimento de Aviação, que viria a adquirir existência e autonomia administrativa em 10 de setembro de 1936 pelo Aviso nº 491, de 4 de setembro de 1936. Foi dotado de aviões *Waco* CSO. O seu primeiro Comandante foi o Capitão Aviador Ruy Presser Bello, e que ocupou as instalações no Bairro do Souza (Instituto Lauro Sodré), e o hangar do campo de pouso situado nos fundos do Instituto onde atualmente é a sede do Tribunal de Justiça do Estado do Pará. Foi a Unidade precursora da Base Aérea de Belém (era chamada Base Aérea do Souza) depois transferida para a Base de Val de Cães, no pós-Segunda Guerra Mundial.

Na época da implantação do 7 R.Av. a aviação militar era a 5ª Arma do Exército Brasileiro.

Comandantes do 7º Regimento de Aviação (1936-1941).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

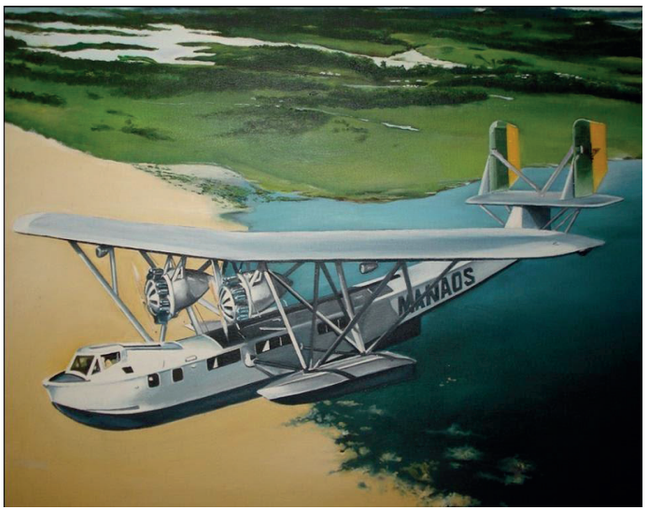
Com o Aviso nº 1.149, de 27 de novembro de 1939, o Ministro da Guerra implantou o Núcleo do 7º Regimento de Aviação (7º RAV), sediado em Belém, constituindo o 7º Corpo de Base Aérea de Belém.

NOTA: O Cap. Av. João Ribeiro da Silva faleceu, em 10 fevereiro de 1940, em um acidente aéreo na cidade de Amarante-PI, junto a outro oficial de intendência do7º R.Av., tenente João Perdigão Pereira. O único sobrevivente foi o mecânico, o paraense Raimundo Duarte Muniz (mecânico com curso de aviador). Poderia ser este o primeiro acidente com aeronaves do 7º R.Av.(Catalinas no Brasil, 2022).

A Segunda Guerra Mundial, os acordos de Washington (1942-1945) e as Bases Aéreas de Belém, Manaus e Amapá

Após a eclosão da II Guerra Mundial em 1º setembro de 1939 e a invasão da França pelos alemães, aprovou-se um dispositivo de segurança da América Latina. Os aviões *Waco CSO* de Belém foram substituídos por aviões *Vought* V-65B *Corsair*, a partir de 10 de dezembro de 1939, para a realização de patrulhamento ao longo do litoral.

Aviões *Vought* V-65B *Corsair.*
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.



Avião *Commodore*
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Encontramos registro escrito da distribuição deste aparelho (uma unidade) para a Base Aérea de Belém (7º RAV), sob o comando do então Major aviador Armando Serra de Menezes (INCAER, 1991, p. 402).

O acidente ocorrido com o Tenente Aviador Raymundo Nonato do Rêgo Barros, em 10 de junho de 1941, foi neste tipo de aparelho. Como estavam presentes funcionários da Panair do Brasil, é possível que fosse treinamento de tripulação militar-civil. O nome deste avião era Belém.

As primeiras linhas do Correio Aéreo Militar (CAM), na Amazônia, tiveram apoio em Belém, até sua extinção quando da criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, passando suas atividades a serem realizadas pelo Correio Aéreo Nacional (CAN).

O primeiro avião recebido pela 1ª Zona Aérea foi um *Fairchild* de matrícula F-24.

Em 31 de dezembro de 1942, foram recebidos dois aviões anfíbios *Grumman G44 Widgeon,* conhecidos por "Marrecas da FAB"', conforme foto abaixo.

Um *Grumman* nos anos 40, em Altamira-PA.
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Segundo Ciclo da Borracha (1942-1945)

Com o advento da Segunda grande Guerra Mundial (1939-1945) e a invasão japonesa da área produtora de borracha no sudeste da Ásia, o eixo produtor da borracha voltou para sua origem, a Amazônia, enquanto durou o conflito. Era o segundo ciclo da borracha.

Esse segundo período de curta duração, mas de grande intensidade, teve melhor aproveitamento econômico devido à visão do então presidente Getúlio Vargas que soube negociar, com os aliados, a participação do Brasil no conflito.

Para a aceitação das solicitações aliadas, quanto ao uso do solo brasileiro e o fornecimento de matérias-primas, Vargas obteve recursos de US$ 100.000.000,00 para a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a do Vale do Rio Doce, para extração de minérios. Além da doação da infraestrutura construída, em território nacional, após o conflito.

Os acordos de Washington, assinados em 3 de março de 1942, firmados entre o Brasil e EUA, possibilitaram a construção do aeroporto de Ponta Pelada, também conhecido como Presidente Vargas, em Manaus, construído pela *Rubber Development Airport* (RDA), e a construção da Base Aérea de Belém e de Amapá.

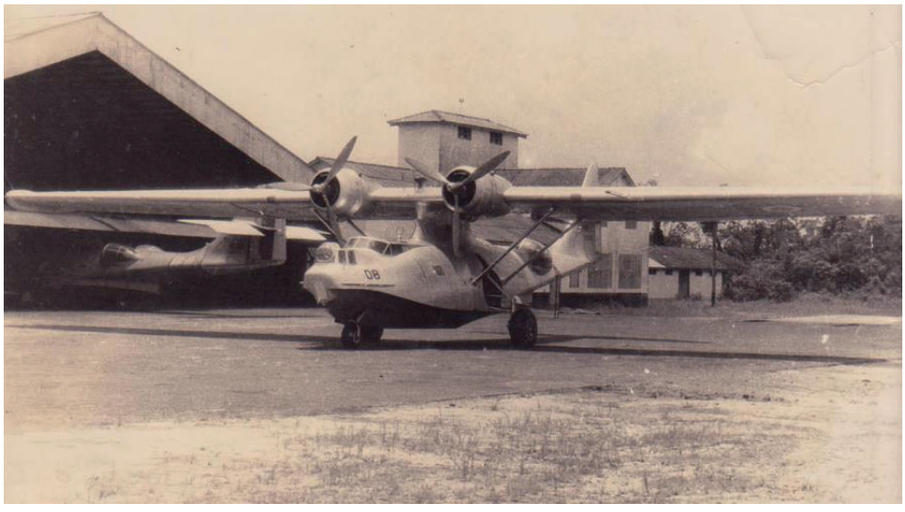
Belém e Manaus tinham até então as únicas pistas pavimentadas na Amazônia brasileira.

Avião S-42 Sikorsky (1940).
Fonte: Fonte: Sikorsky S-42 aircraft of Pan American Airways.

Os aviões S-42 Sikorsky foram usados para o transporte da borracha de Manaus para os EUA, nos anos 1940. Era o S42 *NC-822M*, "*Clipper*". Um desses aviões pegou fogo ancorado em Manaus, no dia 27 de julho de 1943.

Grupo de Patrulha

O Grupo de Patrulha foi criado em 17 de agosto de 1944, após a saída dos americanos de Belém. Equipado com aeronaves PBY-5/A, Catalinas e sediado na Base Aérea de Val de Cans, em Belém do Pará.



PBY-5A Catalina.
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Os C-47 Douglas e C-45 *Beechcraft* entraram em operação na FAB nos anos de 1940, após a Segunda Guerra e também equiparam esta unidade nos anos 1950, quando tornou-se ½ G.AV.

Douglas C-47

Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Beechcraft C-45

Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Aeroporto Presidente Getúlio Vargas ou Ponta Pelada, também chamado de Ajuricaba. Inaugurado pelo Presidente Getúlio Vargas em 20 de janeiro de 1954.

Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

As atividades da Força Aérea Brasileira, na Amazônia, conduziram-se coordenadas pela 1ª Zona Aérea, sediada em Belém-PA, da década de 1940 até meados da década de 1980, quando passaram à subordinação dos comandos aéreos regionais (COMAR).

O desenvolvimento do transporte aéreo na Amazônia e no Brasil evoluiu, consideravelmente, nas décadas seguintes, anos 1960, 1970, em diante, com o aparecimento de novas companhias aéreas nacionais e regionais, táxis aéreos, e de apoio aos garimpos na Amazônia.

A história da aviação dos garimpos é extensa e caracterizada pela ausência do controle oficial, pela insegurança e pela audácia de seus pilotos.

Os equipamentos das novas gerações e a infraestrutura aeronáutica também se modernizaram e, em consequência disso, aconteceu a adaptação e a construção de novos aeroportos, que foi intensificada a partir de então.

Operação Alemã no Rio Jari

A operação nazista no rio Jari (PA) – entre 1935 e1937 – utilizou o Hidroavião He 72BW, ilustrado na foto abaixo, que sofreu acidente com perda total, durante o pouso no rio Jari.

Hidroavião He 72BW.
Fonte: Acervo do Cel. A. Aparecido Camazano Alamino.

Cruz de Joseph Greiner, uma lápide improvisada, em que mostra indígenas da época.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Quando trabalhamos na COMARA, em Monte Dourado-PA, nos anos 1980, visitamos este local. Existe uma longa história sobre esta expedição.

O He 72BW (1935).
Foto: Acervo do Cel. A. Aparecido Camazano Alamino.

O Brasil na Segunda Guerra Mundial (1942- 1945)

Os Acordos de Washington, entre Brasil e USA, definiram a participação do nosso País como aliado das nações que lutaram contra o chamado eixo formado pela Alemanha, Itália e Japão.

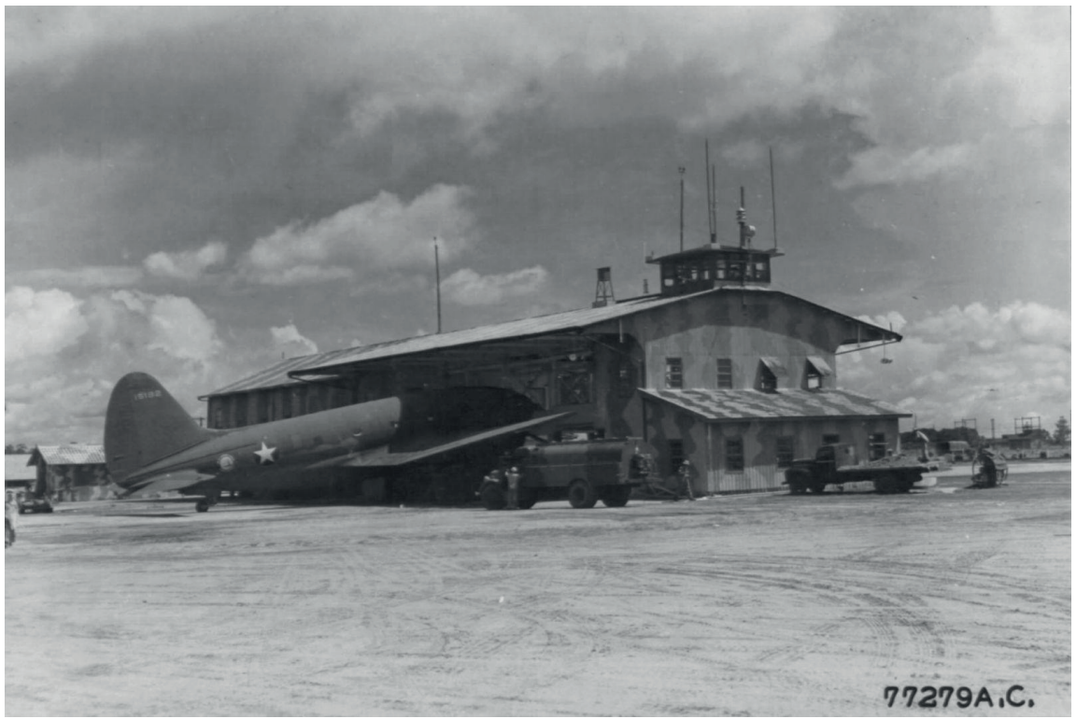
Várias estruturas de suporte operacional foram implantadas no território brasileiro, principalmente na costa norte, devido à presença dos submarinos alemães. É desse tempo a construção do aeroporto Ponta Pelada em 1943 (de 8 de maio a 8 de julho) pela *Rubber Development Corporation* (RDC).

As forças Militares Americanas em Val de Cans

A Marinha e o Exército americano ocuparam a área de Val de Cans, em Belém, com o esquadrão VP-94 –no período de janeiro de 1943 a agosto de 1944.Era o Comando de Transportes Aéreo – Belém, Brasil. Essa é a construção da estrutura aeroportuária e operação bélica em Belém.

Refeitório dos oficiais americanos [1943-1944].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Cassino dos oficiais [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.



Hangar de manutenção (de nariz) [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Depósitos de material [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

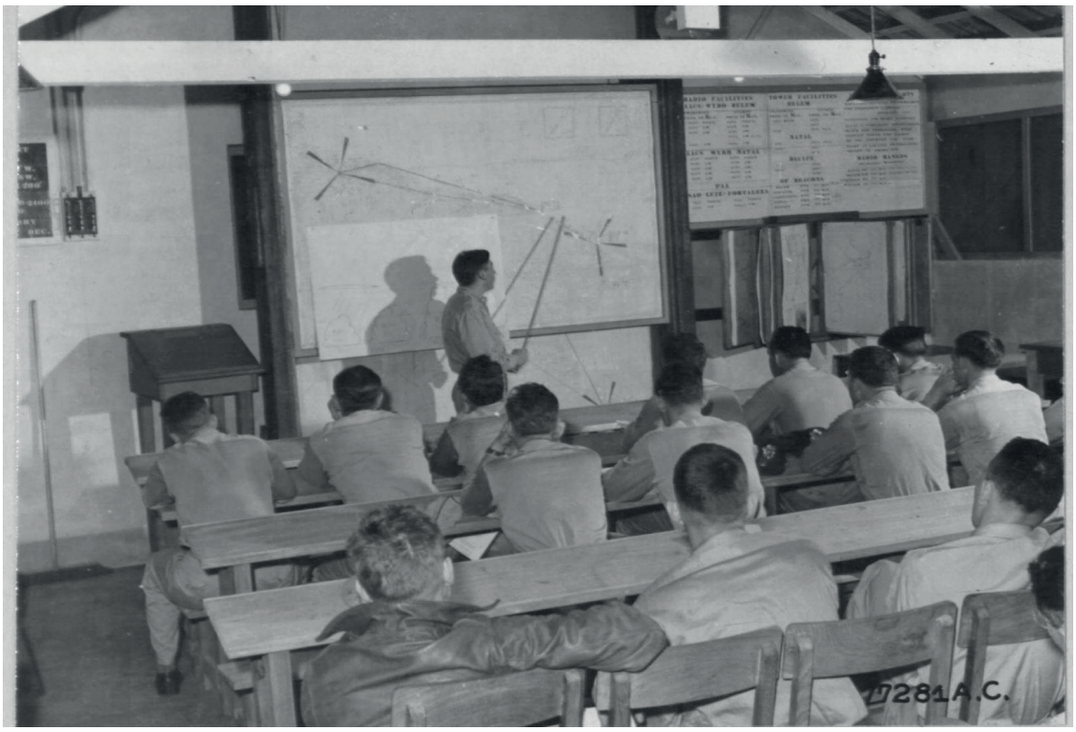
Aviões de passagem por Belém para a Europa via África [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Construção da infraestrutura [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Área da torre de controle [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Reabastecimento de aviões [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Manutenção no hangar de Nariz [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.



Briefings operacionais [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Manutenção e Abastecimento de aeronaves [1942-1945].
Fonte: Sixtant War II in the South Atlantic.

Criação da Base Aérea de Manaus

A criação da base aérea de Manaus (BAMN) foi definida pelo decreto 6.814, de 21 de agosto de 1944 (base de terceira classe), junto com a base aérea de Belém, de segunda classe e outras e ativada em 31 de março de 1970.

NOTA: Foi procedida nesta data a extinção dos 14 corpos de base aérea. Inclusive o sétimo corpo de base aérea de Belém.

A Criação do Primeiro Esquadrão do Nono Grupo De Aviação

A criação do 1º/9º foi em 24 de março de 1947 pelo decreto 22.802 (junto com1º/2º G. Av. de Belém) e ativado pela portaria n. 027/GM7, de 24 de março de 1970.

Destacamento de Base Aérea de Manaus (1954)

O destacamento de base aérea de Manaus foi criado em 8 de dezembro de 1953 e ativado em 20 de janeiro de 1954– 13º aniversário do Ministério da Aeronáutica, pelo presidente Getúlio Vargas.

Composição do Efetivo do Destacamento

Conforme informações do Cel. Aviador Ary Pereira Barbosa no YouTube –base militar – o efetivo do destacamento em 20 de janeiro de 1954 (na inauguração) eram:

a) 10 oficiais – sendo 1 médico, 1 intendente (Tenente Areias?) e 8 aviadores (entre eles o futuro Ministro da Aeronáutica Lélio Vianna Lobo);

b) 19 sargentos na manutenção;

c) até fevereiro de 1954, o efetivo tinha 43 graduados, 55 praças e 7 civis.

Era equipado com cinco aviões Catalinas PBY-5A (anfíbios). Esse destacamento de base aérea funcionou até 1955, depois foi desativado devido a problemas de logística.

O último de seus comandantes foi o Primeiro Sargento Q. FT Antônio Vieira Nascimento que faleceu junto a sua família (Sra. Hilda Bastos do Nascimento, esposa; seu filho menor Antonio Vieira do Nascimento Filho e filha menor Sheila do Nascimento) no acidente do Catalina PBY-5A 6513, em 10 de março de1959, em Curralinho-PA, quando era movimentado para Santarém-PA.

Um dos hangares do destacamento tinha o nome do Tenente Aviador Manfredo Sottomano (falecido em acidente, em Marabá-PA, em 31 outubro de 1953, junto com o Tenente Aviador Malcher, no Catalina 6500).

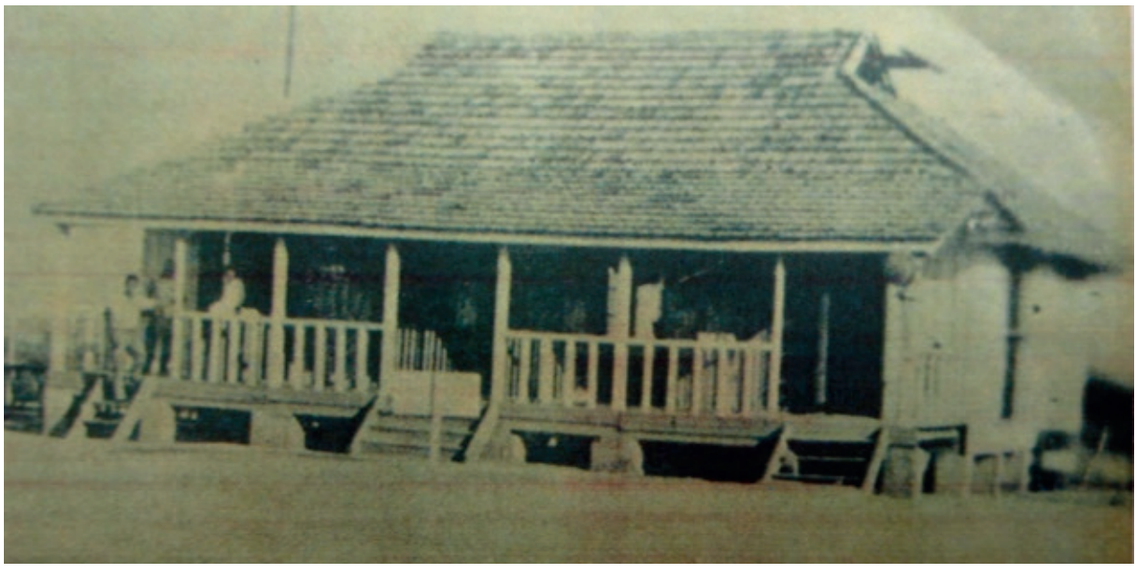
A inscrição pode ser vista com certa dificuldade em uma foto da época.

Oficiais do destacamento de base aérea de Manaus.
O Oficial no centro é o comandante Cap. Av. Luiz Portilho Antony que era amazonense (1954).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Descerramento da Placa do Destacamento de Base Aérea de Manaus (1954).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Destacamento da Base Aérea de Manaus (1954).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Fachada do Terminal de Passageiros do Antigo Aeroporto Internacional de Manaus (1954).
Fonte: Acervo do Centro Cultural dos povos da Amazônia.



Primeiro Terminal de Passageiros de Ponta Pelada (1953).
Fonte: Jornal do Comércio.

As equipes de apoio do 1º/2º G. Av. (1960-1970)

Entre os anos 1960 até aproximadamente 1970, as **equipes de manutenção** do 1º/2º GAv davam apoio técnico à operação dos aviões da primeira zona aérea, em Manaus.

Esta operação evitava a vinda dos aviões até Belém para realização de manutenção e, portanto, aumentava a disponibilidade de horas de voo na área. Usavam as antigas instalações do destacamento, junto com a COMARA. As equipes revezavam-se mensalmente, em média. A finalidade era evitar a perda de horas de voo das aeronaves, devido a seus deslocamentos para Belém para cumprimento de inspeção calendáricas.

A ideia de efetivar esta equipe foi do Cap. Alaor (especialista) e foi comandada, em grande parte de sua permanência, pelo então sargento Aderson Maia.

Os oficiais eram hospedados no Hotel Amazonas na cidade.

Essa equipe fazia a manutenção dos aviões, além disso, a partir de Manaus davam apoio ao Exército, COMARA, e às instituições nacionais além de assistência social em toda a região.

A Equipe Bacurau

A Equipe Bacurau teve sua origem em Belém quando o Sargento Karl Heinz Wilm do 1º/2º G. Av. foi aprovado no vestibular de farmácia na Universidade Federal do Pará no início dos anos 1970. Dizia-se que foi o primeiro lugar do vestibular e que o reitor da UFPA, Dr. Silveira Netto, quis conhecê-lo.

Como tínhamos serão quase todos as noites, devido à intensa operação aérea, o Heinz sugeriu ao Tenente Deusdedith, que era o ajudante do GAv, a sua liberação para assistir às aulas e realizar todos os serões do esquadrão. A proposta foi aceita, assim, ele e depois disso, vários sargentos e cabos puderam fazer o curso superior. Não tenho informações sobre soldados formados naquela época. O resultado foi excelente.

Dessa forma, os militares também puderam seguir com os estudos e o resultado foi muitos Sargentos tornando-se universitários, tais como: Sarg. Milton Baia Guiomarino (medicina), Aprígio Dantas de Oliveira Filho (Médico, chegou ao posto de coronel na Fab), Firmo Maués (médico), Guarani Medeiros (médico), Maués do suprimento (odontologia), Adelmo Sales(medicina?). Também em outros esquadrões da base, militares também cursavam faculdades. Consta que o sargento Mendonça, que era do Esquadrão de manutenção, cursou medicina, foi para o exército e chegou ao posto de general (não tenho confirmação).

Alguns Cabos cursaram direito, outros história e se tornaram professores universitários. O cabo Nogueira cursou engenharia elétrica, atingiu o posto de coronel da FAB, serviu muito tempo na COMARA.O Cabo Nascimento parece que cursou história, também se tornou professor universitário.

Sargento Karl Henz Wilm

Era gaúcho, descendente de alemães e falava várias línguas. Tinha uma inteligência realmente excepcional. Desfrutava da admiração, do respeito e da estima de seus colegas e superiores. Quando recebia cartas de sua família, ele subia na asa do Catalina e lia em alemão para todos. Geralmente no serão.

Eu era o mecânico mais moderno, logo, morava no hangar.

Heinz formou-se e pediu baixa da FAB indo possivelmente para a Alemanha. Sabemos que Heinz tornou-se um grande cientista na área de alimentos e, também, lecionava na Universidade de São Leopoldo, no Rio Grande do Sul.

Eu conversava muito com ele sobre dar baixa e me alistar na Força Aérea dos Estados Unidos (USAF). Naquele tempo, 1968, os EUA estavam recrutando voluntários para o Vietnã, e eu estava interessado em me alistar, pois era mecânico, militar e tinha conhecimento de inglês técnico significativo, e tinha tomado informações sobre os procedimentos. Cheguei a ir até o consulado americano na Praça da República buscar informações, mas quando estava próximo, desisti.

Anos depois, Nilson Chaves fez uma música que dizia o motivo.

Aí você foi pro Canada, e eu fiquei no já vou já e foi que foi ficando.

O que aconteceu? Por que desisti?

Nessa época, um dos formandos de uma turma de medicina de Fortaleza teria se alistado no exército americano e foi muito criticado.

Aprendi a amar o Brasil. Bateu saudade antes mesmo do início da viagem.

Meu diploma HONORIS CAUSA da turma de Farmácia da Universidade do Pará

O Heinz desenvolveu um projeto de saneamento de doenças existentes na comunidade próxima à base aérea de Belém, chamada de Pratinha. Havia um surto de tuberculose, além de vários tipos de doenças de alto nível de letalidade. Então ele precisava fazer a distribuição dos invólucros para a coleta de material para exames, que era feito de madrugada e pela manhã era levado para a faculdade de farmácia (de ônibus), localizada no início da Braz de Aguiar, canto com a generalíssimo Deodoro.

Resolvi ajudá-lo na distribuição do material e na coleta. O trabalho era corrido, pois quando ele chegava à base, no fim da tarde, nem sempre conseguia jantar, já havia passado da hora, então íamos para a pratinha distribuir os frascos e depois voltávamos para fazer o jantar dele. Ele tinha um fogãozinho e uma estrutura básica para ajeitar uma refeição. Geralmente enlatados. Depois íamos trabalhar nos aviões.

Às cinco da manhã, coletávamos os frascos, organizávamos em um saco de lona que o Heinz colocava nas costas e levava, de ônibus, para os laboratórios.

Os colegas da faculdade faziam os exames e, após a coleta de dados, por meio da universidade, o resultado era repassado ao Estado. Partindo disso, foram feitas campanhas de erradicação total das doenças daquele bairro.

Devido ao meu envolvimento nessa atividade, a turma dele fez um agradecimento especial para mim, como participante *Honoris Causa* da campanha.

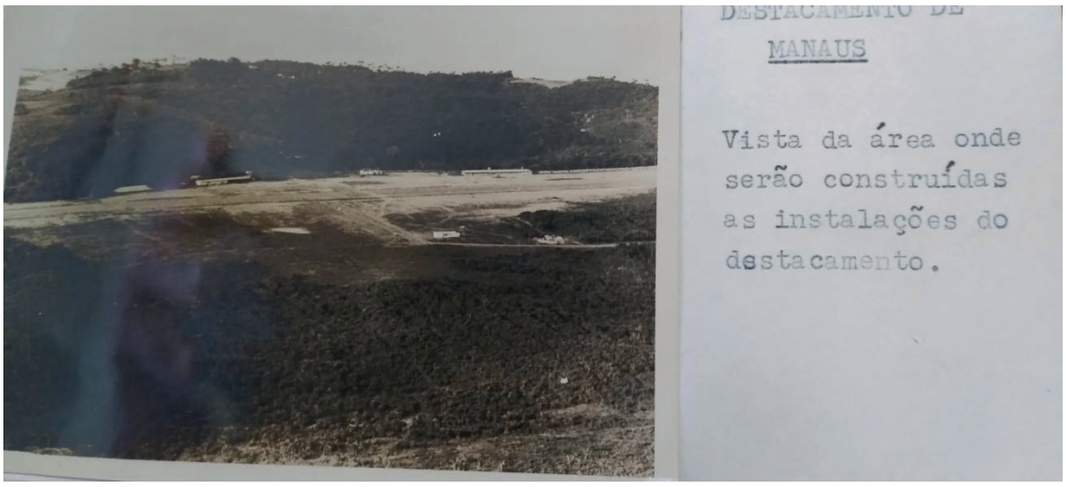
É em papel almaço já bem amarelado com a assinatura daquela turma de farmácia. Guardo com imenso carinho. Se eu ainda encontrá-lo, vou agradecer de novo pela oportunidade de ter participado dessa ação social. Seria o início das Ações Cívico Social (ACISO). Valeu muito.

Equipe Bacurau de Manaus

Quando chegamos a Manaus, vários sargentos foram aprovados nos vestibulares e como também tínhamos muitos serões foi implantada a Equipe Bacurau do 1º/9º GAv. Essa equipe foi composta por: Sargento Leonardo Weidman (Doutorado pela Universidade de Curitiba); Sargento Carlos Eugênio Friedrich Barreto (Economia pela FGV); Vicente Assis (Engenharia Civil), eu (Engenharia Civil, fui para a COMARA), Leoclécio Ferreira (Engenharia Mecânica), Aluizio Mota Siqueira M.Av. (cursou a Universidade Tecnológica do Amazonas, Manaus) e vários outros colegas.

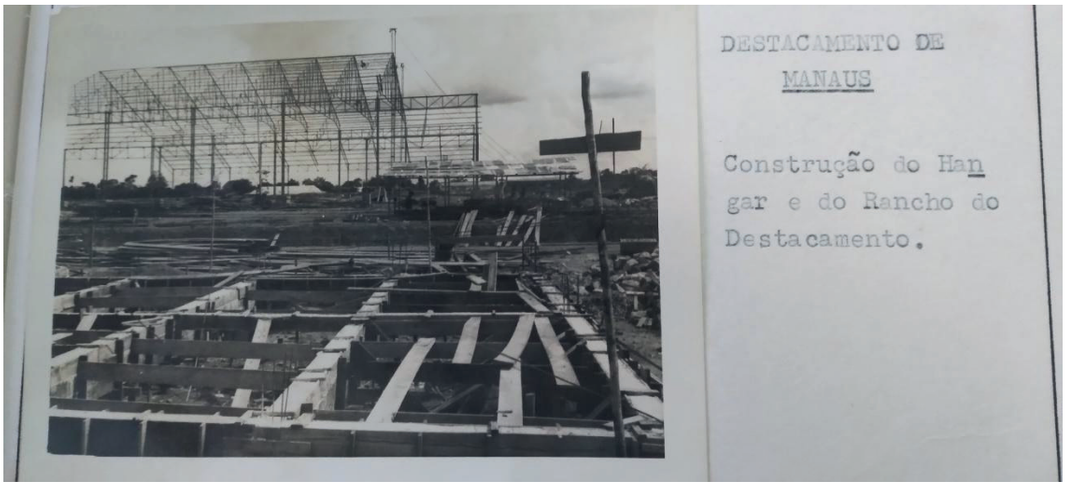
A Implantação da infraestrutura da Base Aérea de Manaus e do 1º/9º GAv.

Limpeza do lote (1967).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.



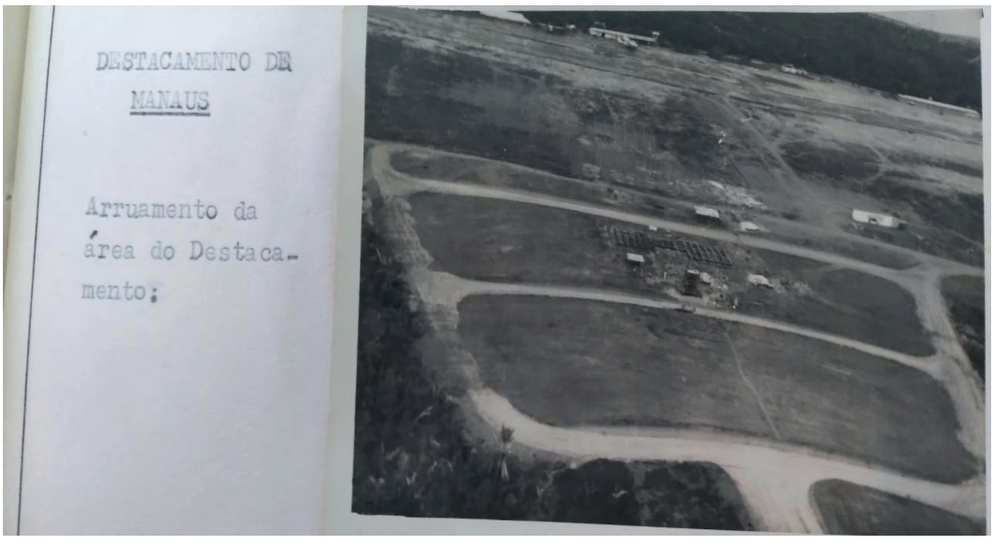
Área de implantação [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Área do núcleo de proteção ao voo [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

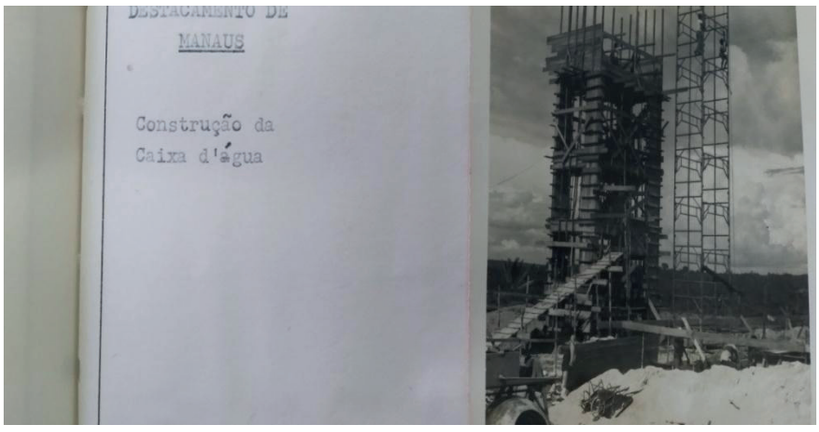


Construção do hangar e do rancho [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

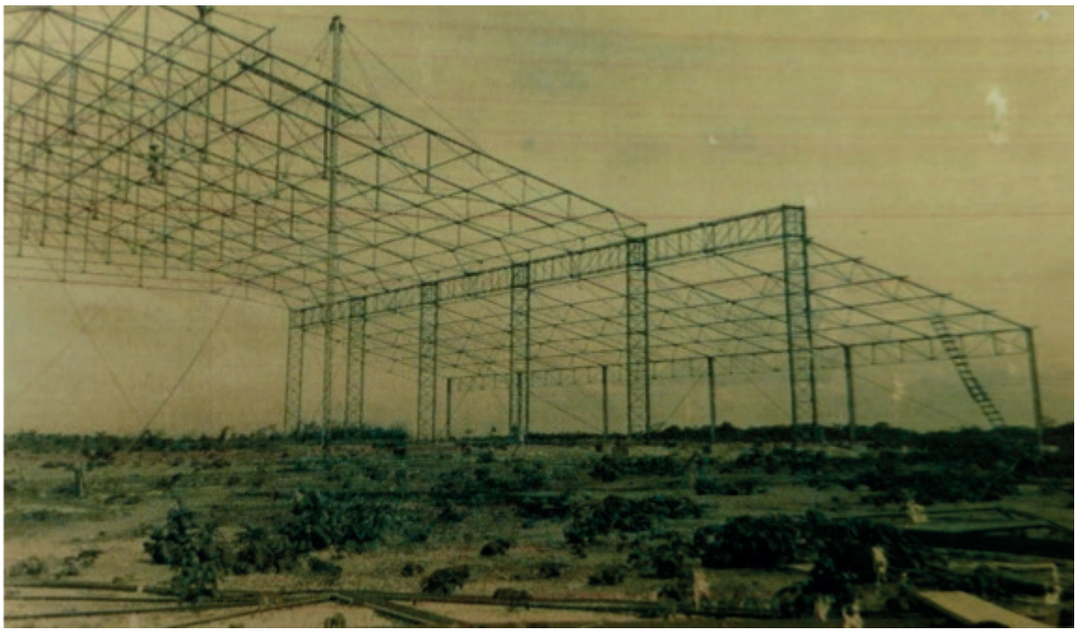
Área de implantação do destacamento [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.



Arruamento e acessos [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

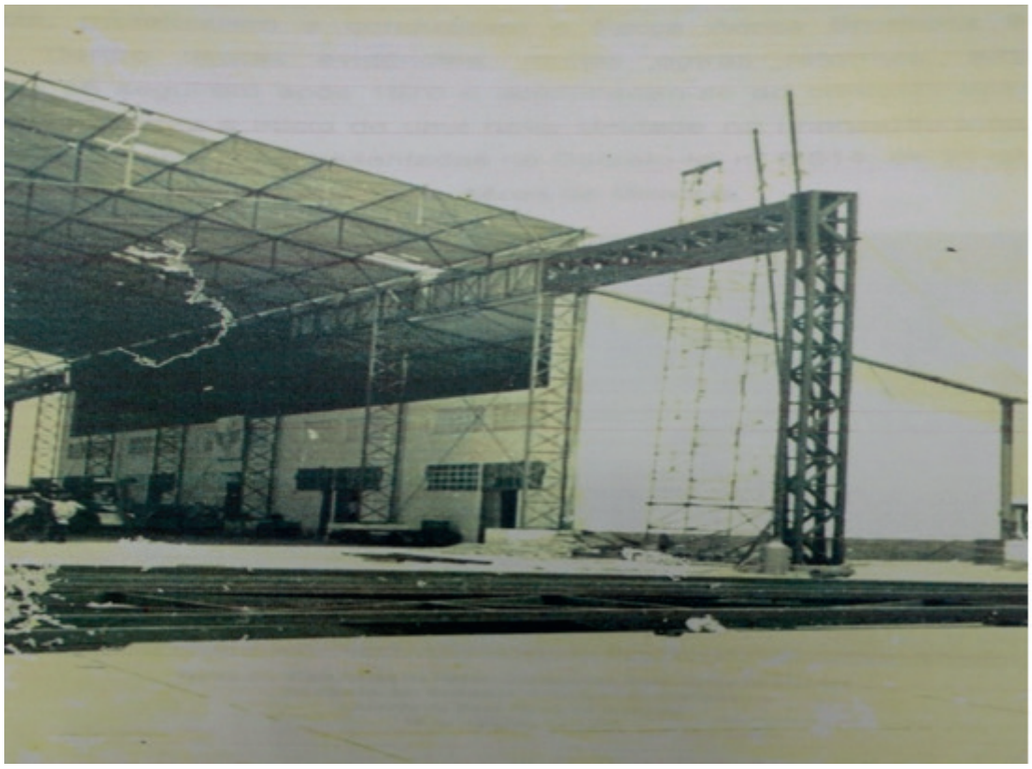


Construção da caixa d'água [1967–1970].
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

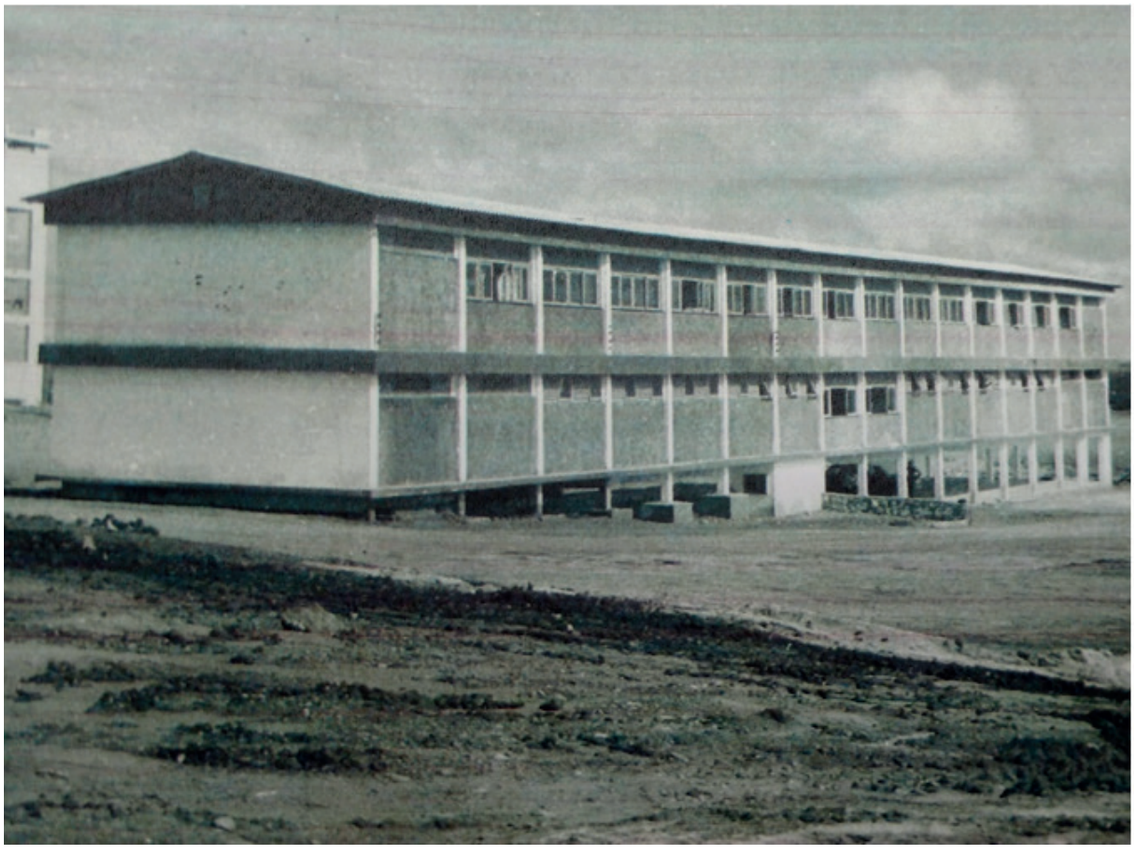


Construção do Hangar do 1º/9º Grupo de Aviação (1967).
Fonte: Acervo do 1º/9º GAv.

A montagem do hangar foi executada pela COMARA sob a direção do Sargento Raimundo de Jesus Pamplona (falecido em 27/08/1967, em virtude de afogamento no balneário Parque 10, em Manaus).



Ampliação do Hangar do 1º/9º GAv (1970).
Fonte: Acervo do 1º/9º GAv.



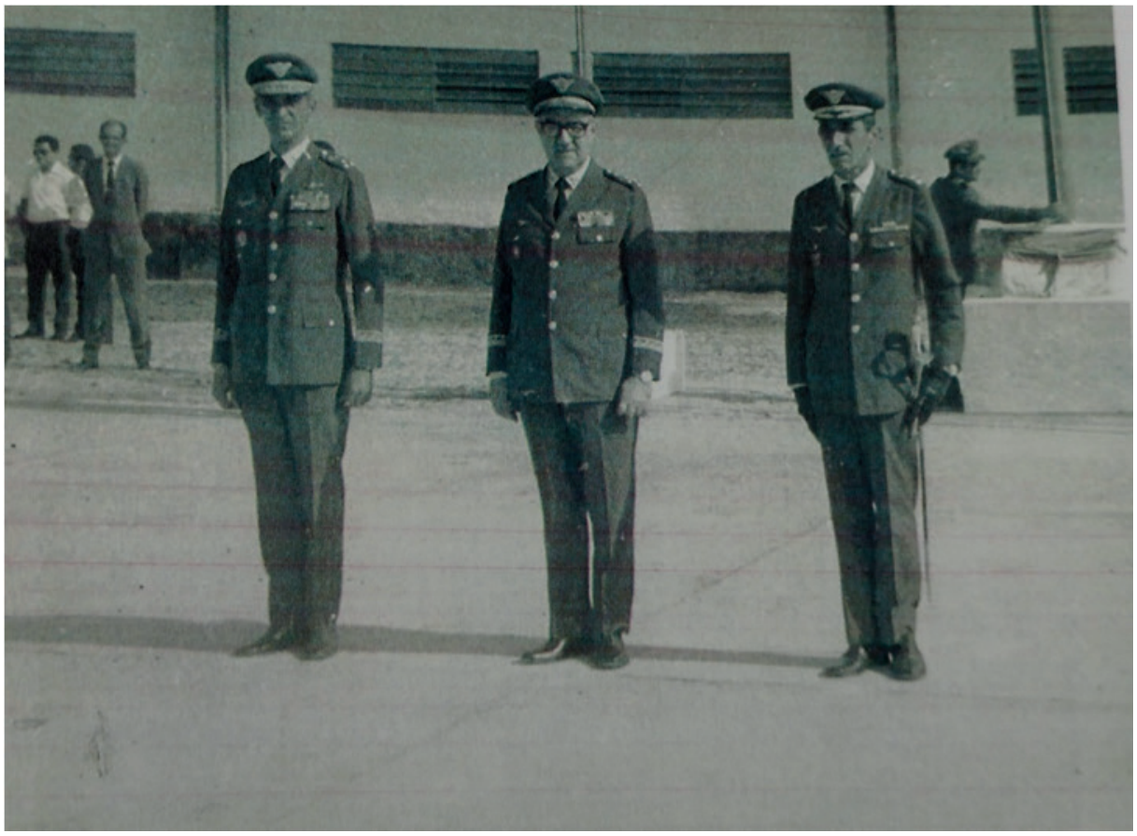
Hotel de Trânsito dos Graduados (atualmente fora de funcionamento) (1970).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Hotel de Trânsito dos Oficiais, atual Hotel de Trânsito dos Graduados (1970).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Abertura da Avenida Rodrigo Otávio (Antiga Estrada do Contorno)
Avenida em frente ao antigo Aeroporto Internacional de Ponta Pelada (1960).
Fonte: Acervo do 1º/9º GAv.

Apresentação de Cama Elástica da Academia da Força Aérea Brasileira (1970).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Vista Aérea da Recém-inaugurada Base Aérea de Manaus Ao centro, em destaque, o Hangar de 1º/9º GAv (1970).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.



Da esquerda para a direita: Major Brigadeiro do Ar Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, Marechal do Ar Marcio de Souza e Meio e o Coronel Aviador Moacir Carvalho Aires.
Inauguração da Base aérea de Manaus, 31 de março de 1970.
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Descerramento da Placa de Inauguração (1970).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Manaus.

Projeto CANBRA

O projeto Correio Aéreo Nacional –Brasil (CANBRA,1968) – foi um projeto de substituição dos aviões em fase de obsolescência (C-82 e C-119) que operavam no GGT na base aérea dos Afonsos no Rio de Janeiro, assim como, para otimizar o apoio às unidades do Exército na Região Amazônica (1º/9º GAv) e do Mato Grosso (1º/15º GAv).

Minha participação no efetivo do 1º/9º GAv foi a partir de 6 de agosto de 1968. Designação para o primeiro Curso dos Buffalos na Base Aérea dos Afonsos, sendo concluído em 1º de novembro de 1968.

Já em 17 de março de 1969, aconteceu a transferência do 1º/2º GAv para o Grupamento de Aeronáutica de Manaus (GRAM).

Em 29 de maio de 1970, houve o deslocamento para Manaus como integrante do já denominado 1º/9º GAv.

Em 3 de janeiro de 1979, ocorreu minha transferência para a comissão de aeroportos da Região Amazônica – COMARA.

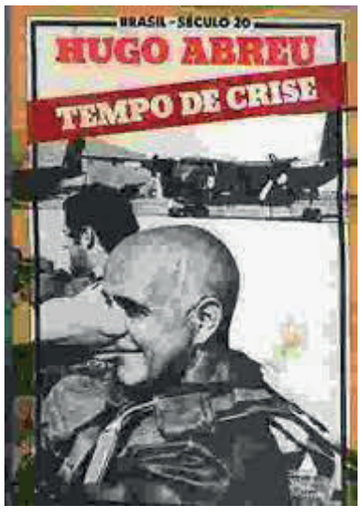
Participação nas viagens presidenciais

Em 1973, fiz parte do apoio à Presidência da República, em uma missão para BV8 Venezuela, entre os dias 18 e 23 de fevereiro de 1973, com o Presidente Emílio Garrastazu Médici.

No retorno, no dia 23 de fevereiro, para Manaus, pela manhã, a aeronave Buffalo C-115 2372 sofreu acidente durante o pouso, fazendo três vítimas fatais de civis garçons. O mecânico Sargento de Paula teve ferimentos na cabeça.

Dessa viagem, lembro que pernoitamos em Boa Vista e pela manhã decolamos para BV8 (Venezuela) já com o presidente abordo do Buffalo.

O presidente Médici estava sentado no primeiro assento à esquerda junto a outro oficial da presidência. Atrás estava o famoso general paraquedista Hugo Abreu, potencial candidato à presidência da República.



General Hugo no Campo dos Afonsos.
Fonte: Viana (2020).

O taifeiro servia café ao presidente, tomando uma amostra antes.

Quando a avião já estava em regime de subida, o sargento Roberto de Carvalho, da equipe de apoio, que estava próximo ao assento do mecânico puxou do bolso o papel da loteria esportiva e começou a conferir seus pontos.

Um coronel da presidência levantou-se e dirigiu-se ao Roberto. Ficamos preocupados. O coronel falou alguma coisa com Roberto que parecia ser amistosa.

Logo em seguida, Roberto veio nos contar que o oficial foi perguntar quantos pontos ele tinha feito na loteca. E conferir seu bilhete. Parece que os dois não fizeram os pontos necessários ao enriquecimento.

De Boa Vista, viemos para Belém, via Macapá. Um trecho sem apoio nenhum naqueles tempos.

Nesse voo, pude ver o imenso vazio do território brasileiro naquela região. Depois foi implantado o Projeto Calha Norte, no governo José Sarney, com o objetivo de desenvolver aquela imensa parte do Brasil.

Na chegada a Belém, havia uma manifestação social, referente à presença americana no projeto Jari. A missão foi estendida para uma visita do presidente Médice àquela região. Foi nosso primeiro contato com a gigantesca realidade de Monte Dourado (Jari), que influenciou os anos seguintes da minha vida. Uma história a parte.

Também participamos da missão de apoio à comitiva do presidente Ernesto Geisel, em março de 1976, em visita a partir Manaus, à Usina Hidrelétrica Curuá-Una em Santarém, PA.

Participamos, ainda, da missão presidencial de visita do Presidente Garrastazu Médici à Jacareacanga para inauguração do trecho da Rodovia Transamazônica.

Em 1977, houve uma megaoperação sob o comando do Brigadeiro Protásio de Oliveira, envolvendo todas as nações do continente americano, tendo como base Rio Branco Acre, e envolvendo muitos aviões inclusive do primeiro do nono. Está registrado no filme "Protásio de Oliveira e Amaral Neto, o repórter".

As ações iniciais do esquadrão

A operacionalidade do esquadrão

1- Pessoal

2- Equipamentos

1 - Pessoal

Em abril de 1969, o efetivo do então Grupamento de aeronáutica de Manaus (GRAM) criado pelo decreto n. 63.279, de25 de setembro de 1968 e precursor do 1º/9º GAv, foi ativado em Belém e foi extinto em 17 de abril de 1970.

Foi comandado pelo Maj. Av. Raimundo Alves de Campos. Era composto por militares oriundos do 1º/2º GAv e recém-formados na Escola de Especialistas de Aeronáutica, em julho de 1969(José Roberto (M.Av.) Carlos Augusto Macário (Q. Av.) Vicente Assis Nogueira (S. elétricos) Walmir Chaves Prado (RTVO) Wanderlan Marinho (RTVO) – oficiais e sargentos oriundos da guarnição de Belém e alguns vindos de outras unidades.

Esse Grupamento ficou sediado em Belém, de abril de 1969 a maio de 1970, devido ao atraso na construção das instalações da base e das residências para o efetivo em Manaus. A COMARA concluiu as obras, após a dispensa da empresa contratada.

As mudanças das famílias ficavam no hangar em Belém, aguardando a ordem de deslocamento.

Nesse período, os aviões já entregues ao esquadrão iniciaram suas atividades na região.

EFETIVO DE OFICIAIS em 1969 – Fonte Cel. Av. Carlos José Pollhuber

Jan.1969, em BELÉM – Núcleo do 1º/9° GAv – Grupamento de Aeronáutica de Manaus (GRAM):

a) Maj. Av. Raimundo Alves de CAMPOS – Cmt –não foi para Manaus em 1970;

b) Cap. Av. José Orlando AMADO Neco – Operações – não foi para Manaus em 1970;

c) Cap. Av. LUIS MAURO Ferreira Gomes – Instrução– foi para Manaus;

d) Cap. Av. Fernando Antonio de CASTRO LIMA –Pessoal – foi para Manaus em 1970;

e) Cap. Av. Carlos José Pöllhuber – Material –foi para Manaus em 1970;

f) 2º Ten. Av. Bruno Dias GALEOTTI – Auxiliar de Operações – foi para Manaus.

NOTA:O Cel. Av. Moacir Carvalho Aires passou a comandar a BAMN e o 1º/9º GAv, e depois somente a base, porque foi substituído pelo Maj. Av. Camilo Ferraz de Barros no comando do 1º/9º GAv, já em maio de 1970.

Efetivo de Oficiais e Sargentos em 1970 (em fase da ativação)

Mês de junho

Boletim interno n. 045/70 BAMN em 4 de junho de 1970, livro Histórico da Base aérea de Manaus, f.179:

Maj. Av. Camilo Ferraz de Barros;

Cap. Av. Luiz Mauro Ferreira Gomes;

Cap. Av. Fernando Antônio de Castro Lima;

Cap. Av. Carlos José Polhuber;

1 Ten. Av. Bruno Dias Galleotti;

Asp. Of Intendente – José Demétrio Jácomo dos Santos (não era aspirante a aviador como é registrado em algumas informações históricas);

So Qrtvo Florival Barbosa da Silva;

So Qat Sh Aderson Maia;

1s Q. Av. Elias Clarimundo de Morais Texeira;

1s Qat Se Valdir Morais Esteves;

2s Qat He Vicente Ferreira Cunha;

2s Qav Pedro Eustáquio Frazão Collares (não foi para Manaus);

2s Qav. Olavo José de Figueiredo Monteiro;

2s Qat Mav Roberto de Carvalho;

2s Q. Av. Lucimar Gomes Pereira;

3s Q Rtvo Antonio Carneiro de Oliveira;

3s Q At Mav Benedito Moreira dos Santos;

3s Qat Se Wolnen Guimarães de Oliveira;

3s Qat He Ramiro Rodrigues Rocha;

3s Qa Al Teodorico Rodrigues Filho (Q Ea Al);

3s Qat Sh Lúcio Oliveira Correa;

3s Q Rt Vo Hernani Cândido Santanna;

3s Q At It Mário Alexandre Moraes Cunha;

3s Q Rt Vo Walmir Chaves Prado;

3s Qat Mav José Roberto Pereira;

3s Q At Mav Leoclécio dos Santos Ferreira;

3s Qat Se Vicente Assis Nogueira;

3s Q Rt Vo Wanderlan Marinho das Neves;

3s Q Rt Vo Rubens Fernando Fernandes;

3s Q Av. Flávio Reinaldo Cordeiro;

3s Q Av. Carlos Augusto Macário;

Transcrito do Bol do Qg 1, n. 96, de 25 de maio de 1970.

Efetivo em março de 1971, em Manaus

Maj. Av. CAMILO Ferraz de Barros	– Comandante
Cap. Av. Carlos José PÖLLHUBER	– Operações
Cap. Av. Jurandir Martins FIGUEIREDO	– Material
1º Ten. Av. CARVALHO	– Pessoal
1º Ten. Av. LAUANDE	– Auxiliar de Material
1º Ten. AV SARMENTO	– Auxiliar de Operações
1º Ten. Av. APARECIDO	– Auxiliar de Pessoal
1º Ten. Av. WAGNER	– Auxiliar de Material
1º Ten. Av. AZEVEDO	– Auxiliar de Material

Informações Complementares

Perfil em maio de 2021,

Oficiais:

a) Maj. Av. Raimundo Alves de CAMPOS – Faleceu em Belém (?) – Era Brigadeiro na reserva;

b) Cap. Av. José Orlando AMADO Neco – Morava em Brasília, domicílio atual desconhecido;

c) Cap. Av. LUIS MAURO Ferreira Gomes – Cel. Rf. Luis Mauro era Coronel da reserva, morava no Rio de Janeiro, foi Professor da Ecemar e Presidente do Clube de Aeronáutica por várias vezes. Faleceu em 2021;

d) Cap. Av. Fernando A CASTRO LIMA – Domicílio não identificado;

e) Cap. Av. Carlos José PÖLLHUBER – Coronel reformado. Mora em Manaus;

f) 2º Ten. Av. Bruno Dias GALEOTTI – Domicílio desconhecido.

Ainda em 2021

1. Maj. Av. Camilo Ferraz de Barros – endereço desconhecido;
2. Cap. Av. Carlos José Polhuber – mora em Manaus, coronel RF;
3. 1 Ten. Av. Bruno Dias Galleotti – endereço desconhecido;
4. Asp. Of. Intendente José Demétrio Jácomo dos Santos (não era asp. aviador como está em algumas informações, mora em Brasília;
5. So Qrtvo Florival Barbosa da Silva – falecido;
6. So Qat Sh Aderson Maia – mora em Belém;
7. 1S Q. Av. Elias Clarimundo de Morais Teixeira –reside no Rio de Janeiro;
8. 1S Qat Se Valdir Morais Esteves – mora em Belém;
9. 2S Qat He Vicente Ferreira Cunha – faleceu em Belém;
10. 2S Qav Pedro Eustáquio Frazão Collares – (não foi para Manaus) falecido em Belém;
11. 2S Qav. Olavo José de Figueiredo Monteiro – (falecido; a confirmar)
12. 2S Qat Mav Roberto de Carvalho – falecido no Rio de Janeiro;
13. 2S Q. Av. Lucimar Gomes Pereira – domicílio desconhecido;

14. 3S Q Rtvo Antonio Carneiro de Oliveira – morava em Belém, no Conjunto Marex – faleceu em acidente aéreo na Ilha do Marajó – era Instrutor de Voo no aeroclube de Belém;
15. 3S Q At Mav Benedito Moreira dos Santos – é So Rf atualmente com 77 anos, mora em Belém, Trav. Cuiabá, 54 – Conjunto Marex – Tel. (91) 98237-7475 – e-mail: bbmoreira1943@gmail.com;
16. 3S Qat Se Wolnen Guimarães de Oliveira – falecido, morava em Belém;
17. 3S Qat He Ramiro Rodrigues Rocha – domicílio desconhecido;
18. 3S Qa Al Teodorico Rodrigues Filho (Q EA AL) – domicílio desconhecido;
19. 3S Qat Sh Lúcio Oliveira Correa – falecido;
20. 3S Q Rt Vo Hernani Cândido Santanna – falecido;
21. 3S Q At It Mário Alexandre Moraes Cunha – domicílio desconhecido;
22. 3S Q Rt Vo Walmir Chaves Prado – mora em Manaus;
23. 3S Qat Mav José Roberto Pereira – mora em Belém – conjunto Tucuruvi – Br316 km 3, Rua 8, casa 239, CEP 67.113. 270, Ananindeua – Pará;
24. 3S Q At Mav Leoclécio dos Santos Ferreira – morava em Manaus, deu baixa, foi empresário, falecido;
25. 3S Qat Se Vicente Assis Nogueira – mora em Manaus e no Rio de Janeiro;
26. 3S Q Rt Vo Wanderlan Marinho das Neves – mora em Manaus e no Rio de Janeiro, foi reformado devido a problemas de saúde,
27. 3S Q Rt Vo Rubens Fernando Fernandes – reside no Rio de Janeiro (ACFM);
28. 3S Q Av. Flávio Reinaldo Cordeiro – domicílio desconhecido;
29. 3S Q Av. Carlos Augusto Macário – mora em Niterói;
30. Maj. Av. CAMILO Ferraz de Barros – Comandante, domicílio desconhecido;
31. Cap. Av. Jurandir Martins FIGUEIREDO – domicílio desconhecido;
32. 1º Ten. Av. CARVALHO – domicílio desconhecido;
33. 1º Ten. Av. LAUANDE – Brigadeiro reformado, comandou o Centro de Lançamento de Alcântara, MA, domicílio desconhecido;
34. 1º Ten. Av. Paulo Jorge Botelho SARMENTO – Brigadeiro, comandou a AFA, falecido;
35. 1º Ten. Av. APARECIDO – domicílio desconhecido;
36. 1ºTen. Av. WAGNER – domicílio desconhecido;
37. 1ºTen. Av. AZEVEDO – domicílio desconhecido.

NOTA: Baixas (a confirmar)13 militares no período de 1970 a setembro de 2021.

OS AVIÕES

QUADRO GERAL DA OPERAÇÃO DO BUFFALO C-115 NA FAB

Designação	Período	Quantidade	Matrículas	Observação
C-115	1968 a 2008	24	FAB 2350 a 2373	Transporte de tropas e de cargas, lançamento de paraquedistas.

Fonte: Arquivos do Coronel Aparecido Camazano Alamino.

Emblemas do 1º/9º GAv utilizados nos Buffalos.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

O 1º/9º Grupo de Aviação (1º/9º GAv), conhecido como *"Esquadrão Arara",* sediado em Manaus – AM, foi a segunda unidade aérea a receber o Buffalo no âmbito da FAB, sendo as suas duas primeiras aeronaves recebidas em 28 de abril de 1969, matriculadas como FAB 2356 e FAB 2357. Até 14 de julho desse mesmo ano, a frota de seis aeronaves C-115 havia sido completada no Esquadrão Arara.

Observação do autor – em abril de 1969, o 1º/9º GAv era representado pelo Grupamento de Aeronáutica de Manaus (GRAM) transitoriamente instalado na Base Aérea de Belém até seu deslocamento em 29 de maio de 1970 para Manaus.

Os aviões que vieram para 1º/9º GAV, no meu tempo, foram os C-115 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2371,2372 e 2373 (período de 1970 a 1979).

O padrão de pintura dessas aeronaves, diferentemente das destinadas ao 1º/1º GTT que eram camufladas, estava padronizado com a cor prateada nas partes inferiores e laterais da fuselagem, das asas e dos estabilizadores, além de as partes superiores da fuselagem com a cor branca, com a finalidade de facilitar a sua visualização no voo sobre as selvas da Amazônia.

A missão típica do C-115, no 1º/9º GAv, estava com a sua disponibilidade exclusiva para o apoio aos Destacamentos de Fronteira do Exército Brasileiro, localizados nas faixas fronteiriças do Brasil com os países daquela imensa área, como as Guianas, a Venezuela, a Colômbia, o Peru e a Bolívia, dentro do Programa denominado de Plano de Apoio Amazônico.

C-115 2360 do 1º/9º GAv – notar o 1º emblema – Manaus, 9 jun. 1979.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Com a implantação do Projeto Calha Norte, no final dos anos 1980, e do Projeto Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), no início dos anos 1990, os aviões Buffalo do 1º/9º GAv também foram utilizados para apoiar esses dois projetos, realizando o transporte de equipamentos e cargas de toda ordem nas remotas pistas existentes na região.

No final dos anos 1990, o Esquadrão desenvolveu um sistema de lançamento de cargas nas águas dos rios amazônicos, fato que lhe aumentou a operacionalidade e ampliou o leque de apoio da unidade, sem a existência de pista de pouso nas localidades que necessitavam de apoio (os Catalinas fizeram falta).

Seguindo a evolução estratégica da FAB de incrementar a concentração de seus meios aéreos na Região Amazônica, ficou decidido que todos os Buffalos remanescentes seriam concentrados no 1º/9º GAv a partir de janeiro de 2003, fato que aumentou, sensivelmente, a capacidade de transporte dessa unidade.

Na Reunião da Aviação de Transporte (RAT), realizada em Natal-RN, entre os dias 3 e 11 de agosto de 2006, ocorreu a solenidade oficial de despedida da participação do *Buffalo* nessa manobra.

FROTA COMPLETA DAS AERONAVES C-115 BUFFALO DA FAB

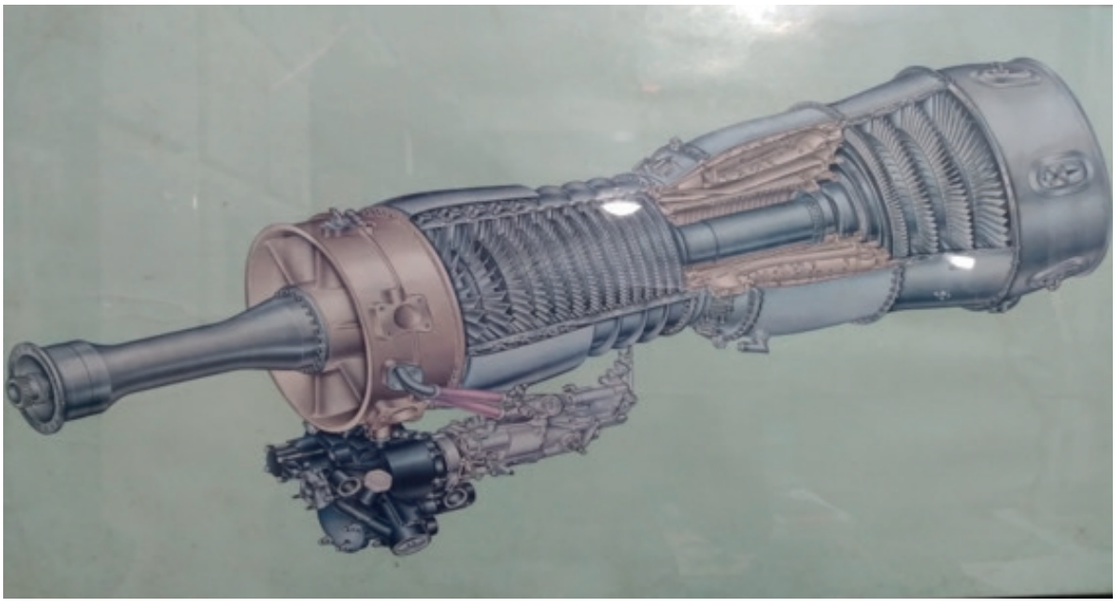
Ordem	**Aeronave**	Número de Construção	Data de Recebimento	Observação
01	FAB 2350	15	9/7/1968	Acidentado, Galeão – RJ 12/11/90.
02	FAB 2351	17	21/10/1968	Preservado na AFA – Instr. Solo.
03	FAB 2352	18	21/10/1968	Desativado em 2007 – Preservado em Itirapina-SP.
04	FAB 2353	20	21/10/1968	Desativado em 2007– Exposto no CMA Manaus 2021[1].
05	FAB 2354	22	11/11/1968	Desativado em 2006.
06	FAB 2355	24	24/10/1968	Acidentado, Afonsos 27/11/86 s/v.
07	FAB 2356	26	21/2/1969	Acidentado, 18/10/74 – Afonsos sem/vítimas.
08	FAB 2357	27	27/2/1969	Acidentado, Rio Branco-AC.
09	FAB 2358	28	4/3/1969	Acidentado, Rio Branco, AC 16/3/1978,
10	FAB 2359	29	7/4/1969	Desativado em 2007.
11	FAB 2360	30	7/4/1969	Desativado em 2007, preservado na BAMN.
12	FAB 2361	31	23/4/1969	Acidentado, Manaus-AM 15/5/1995.Voou 26 anos aprx.
13	FAB 2362	32	6/10/1970	Preservado, Brigada Inf. PQD – Deodoro – Afonsos, RJ(parte da cauda é do 2362).
14	FAB 2363	33	6/10/1970	Desativado em 2007.
15	FAB 2364	34	6/10/1970	Preservado, Museu Asas de um Sonho – São Carlos-SP.
16	FAB 2365	35	7/10/1970	No PAMA-SP para exposições
17	FAB 2366	36	7/10/1970	Acidentado, Ponta Porã- MT, 18/9/74 – 19 mortos.
18	FAB 2367	37	7/10/1970	Preservado em Manaus-AM.
19	FAB 2368	38	20/11/1970	Desativado em 2007.
20	FAB 2369	39	22/11/1970	Desativado em 2005.
21	FAB 2370	40	14/2/1971	Preservado na BACG, MS, 2013 como FAB 2369 na cor branca.
22	FAB 2371	41	14/2/1971	Preservado, MUSAL – Afonsos, RJ
23	FAB 2372	42	14/2/1971	Acidentado, Manaus-AM, 23/02/73, 3 civis mortos.
24	FAB 2373	43	25/2/1971	Acidentado, 4/02/85 em Querari-AM.

Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

1 Nota do autor.

O translado dos aviões para o Brasil e a composição aérea do 1º/9º GAv.

A direção da De Havilland (DHC) em 1969.
Fonte: Acervo da Revista de Havilland Of Canada (1969).



Turbina GE do Buffalo (presente de Sr. Charles Smith da DHC) – Toronto, Canada, 3 de abril de 1969.
Fonte: Acervo do autor.

O translado do C-115 2361, no pátio da de Havilland (abril de 1969).
Fonte: Acervo do autor.

Este Aeroporto de Donwsview Toronto –Canada, atualmente instalações da Bombardier, foi o início de nossa viagem de retorno ao Brasil.

Tripulação do 2361, em frente à sede da ONU – Nova York-EUA (abril de1969).
Da esquerda para a direita: Cap.Av. Luiz Mauro Ferreira Gomes (*in memoriam* -falecido em 2021); 1S Q.Av. Osvaldo Cruz (*in memoriam*); 3s Qat Mav. Benedito Moreira dos Santos; 3s Q. Rt. Vo Antonio Carneiro de Oliveira (*in memoriam*); Tenente Av. Edilberto Telles Sirotheau Correa (atualmente Maj. Brig. Rf).
Fonte: Acervo do autor.

A viagem iniciou-se a partir do Rio de Janeiro, às 23h55min, do dia 28 de março de 1969 (sexta-feira), em voo comercial da VARIG. Destino Nova York, posteriormente Toronto, Canada.

O retorno aconteceu no dia 14 de abril de 1969, com pouso em Belém às 10h30min no Aeroporto Internacional de Belém/Val de Cans.

Seguindo para o Rio de Janeiro por Brasília, e pouso no aeroporto Santos Dumont. O avião 2361 foi entregue na Base Aérea dos Afonsos.

Foi lotado no 1º/9º GAv e sofreu acidente com perda total em 15 de maio de 1995, em Manaus. Essa aeronave voou aproximadamente por 26 anos.

O meu retorno a Belém aconteceu no dia 24 de abril de 1969, às 13h30min.Não lembro em que tipo de transporte retornei. Vagamente e sem afirmação foi em um C-119 dos Afonsos.

A tripulação foi para o Canada em aviões comerciais (VARIG do Rio de Janeiro a Nova York e Air Canada de Nova York para Toronto).

A rota de volta até o Brasil foi Downsview (Canada); Washington e Fort Lauderdale (USA); San Juan (Porto Rico) Base Aérea de Hamey; Piarco Trinidad (Trindade e Tobago); Belém-Pará; Brasília e Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro. Esse voo foi redondo sem pane.

A viagem de traslado do 2361, para mim, começou dia 24 de março. Eu estava em Manaus e recebi ordem de regresso urgente e apresentação no quartel da primeira zona aérea, o que aconteceu dia 25, quando recebi as instruções para compor a tripulação do 2361, como segundo mecânico.

No dia 26 (quarta-feira), fui para o Rio de Janeiro onde recebi documentação e recursos para a viagem, que se iniciou dia 28 de março.

Roteiro da viagem de traslado do Avião Buffalo 2361

A tripulação foi composta pelos: Cap. Av. Luiz Mauro Ferreira Gomes; Ten. Av. Edilberto Telles Sirotheau Correa; Sargento Q.Av. –*mecânico de voo* – Osvaldo Cruz; Sargento –*rádio telegrafista* – Q. RT Vo Carneiro e Sargento – *mecânico de manutenção de aviões*– Benedito Moreira dos Santos.

O roteiro iniciou-se no dia 28 de março de 1969 (sexta-feira), saída do aeroporto (antigo) do Galeão às 23h55min, em avião da VARIG, destino a Nova York-USA. A chegada aconteceu aproximadamente às 7h, do dia 29 de março, no Aeroporto Internacional John F. Kennedy (JFK).

A estada em Nova York-USA entre os dias 29 e 30 (sábado e domingo) onde ficamos hospedados no Hotel Paramount (Paramount Hotel), no endereço: 235 W 46th St, New York, NY 10036, Estados Unidos.

Na segunda-feira, 31 de abril, ocorreu a decolagem para Toronto-Canada, no período da manhã no aeroporto JFK para Downsview (Canada), viajamos na aeronave da Air Canada DC-9. Ficamos hospedados no Hotel Sheraton, próximo ao *City Hall.*

NOTA: A fábrica de aviões de Havilland (atualmente Bombardier) fica na área do aeroporto de Toronto. Onde recebemos o avião.

Em Toronto, ficamos por três dia; 31 de março (segunda-feira), 1º de abril (terça-feira) e 2 de abril (quarta-feira). A saída para Washington foi na tarde do dia 3 de abril (quinta--feira). Assim, chegamos a Washington, no fim da tarde, na Base Aérea de Andrews. Ficamos hospedados no Hotel Harrington, no endereço: 436 11Sth, NW Washington DC.

No dia 4 de abril, Sexta-feira Santa, fomos visitar o cemitério Nacional de Arlington (Cemitério Militar em Arlington, Virgínia). Nesse cemitério, estão em repouso perpétuo, o presidente John Kennedy, sua esposa Jacqueline e seu irmão Robert Kennedy.

Virgínia Cemitério Nacional de Arlington (Cemitério Militar em Arlington, Virgínia) (1969).
Fonte: Acervo do Autor.

Assim seguimos com o roteiro:

Dia 5 –sábado – Passeios no Capitólio; Smithsonian Institution e Pentágono.

Dia 6 – domingo – Passeio na Casa Branca; PX militar e outros locais.

Dia 7 – segunda-feira – Decolagem para Fort Lauderdale, pouso, à tarde, no aeroporto da Bendix Avionics.

Dias 8 (terça-feira), 9(quarta-feira),10(quinta-feira) e 11(sexta-feira) – permanecemos em Fort Lauderdale por motivo de manutenção e substituições de Aviônicos na Bendix Avionics.

Hospedagem no Hotel Hilton (a confirmar) em Miami.

Dia 12 (sábado) de manhã – Decolagem para Puerto Rico (Porto Rico), pouso e per-

noite na Base Aérea Americana de Ramey. Uma base aérea gigantesca operando B-52, B-47 e aeronaves de vários tipos e tamanhos que participavam da operação Vietnã.

NOTA: Pela manhã recebemos o lanche de bordo. Veio para cada tripulante, em uma caixa toda especial e com grande quantidade de alimentos. Só para se ter referência um frango inteiro, além de sobremesas e sucos. Lembramos dos lanches que recebíamos de Belém, para vários dias na Amazônia.

Dia 13 (domingo) – Pela manhã decolagem de Ramey para Piarco (Lugar em Trinidad, Trindade e Tobago) – Pernoite na base aérea.

Dia 14 (segunda-feira) – Decolagem pela manhã. Pouso em Belém e prosseguimos viagem até o Rio de Janeiro – Aeroporto Santos Dumont. Totalizando 18 dias de viagem.

Apoio da Comissão de aeronáutica do Brasil –CAB – Washington (1969).
Fonte: Acervo do autor.

O motorista que está na foto acima era português, uma figura e tanto, ele inventava piadas de portugueses e brasileiros. Dizia que o Pentágono era aquele quadrado que estávamos vendo quando ele nos levou naquele local.

A Kombi era modelo 69 da embaixada brasileira (lançamento nos EUA). Não me lembro de ter visto este modelo no Brasil.

Nossos Aviões

Aeronave 2369.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Aeronave 2360 – não dava trabalho.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Aeronave 2359 – uma espécie de almofadinha – sempre chique.
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.

Aeronave 2365 – em merecido descanso.
Fonte: Acervo do autor.

Aeronave 2363 – em Val de Cans – Grande máquina.
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Garças em repouso.
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Aeronave de transporte de mortos e feridos do Vietnã (1969).
Fonte: Acervo do autor.

A foto histórica da aeronave de transporte de mortos e feridos do Vietnã que foi captada da cabine do C-115 2361. Esse avião C-141 transportava tropas do exército americano na guerra do Vietnã. Foi tirada no início de abril de 1969, na Base Aérea de Andrews Washington DC-EUA. Pertence ao acervo do SO Moreira – foi captada pela câmera Olympus Pen parecida com a da foto abaixo.

Olympus Trip 35.
Fonte: Acervo do autor.

História da Revitalização do Buffalo c-115 2362 em 1972

Grande apoio do Major Oscar – comandante do 1º/9º GAv

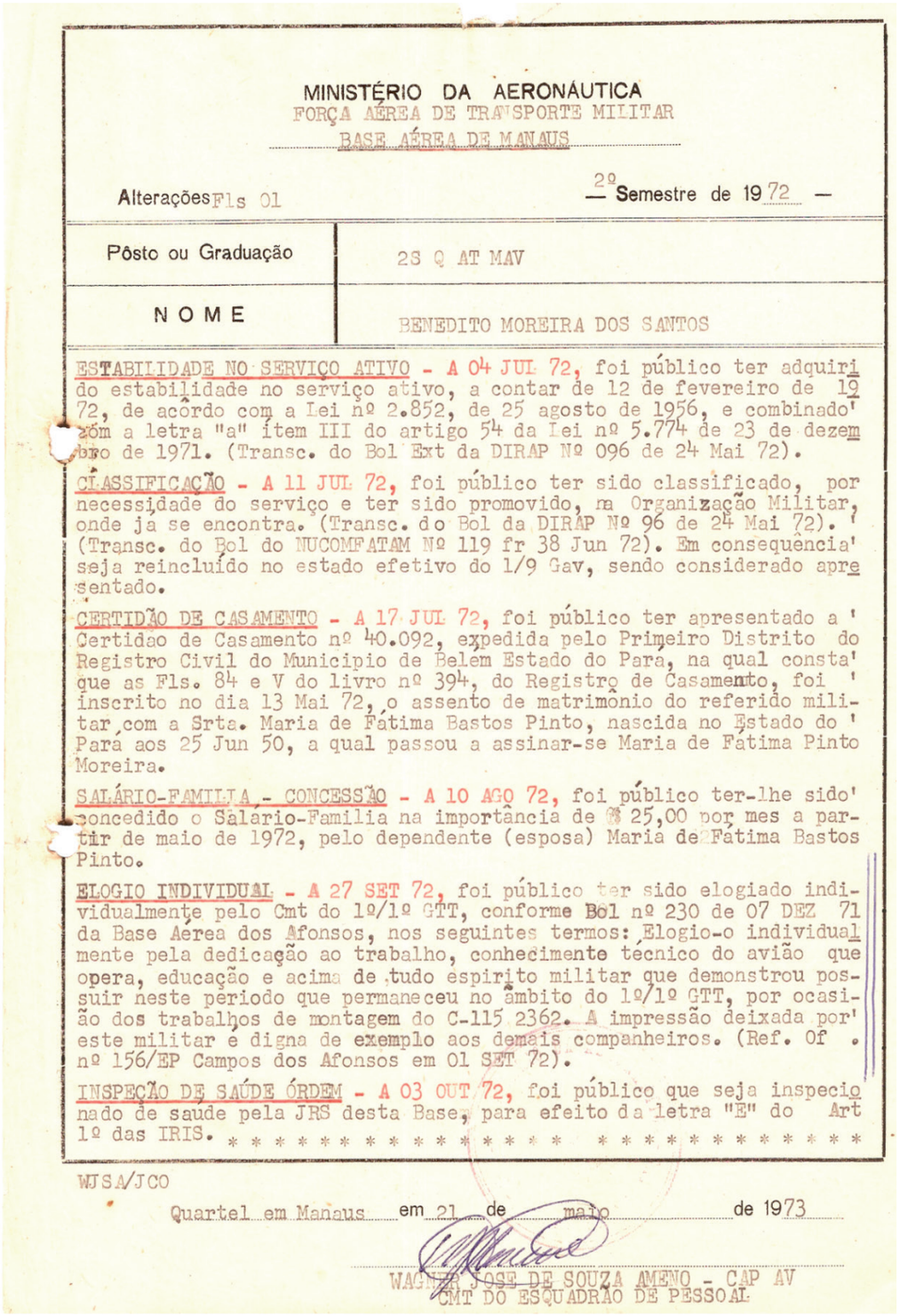
Em 1972, o C-115 2362 em missão para o Rio de Janeiro sofreu um princípio de incêndio na asa esquerda, na aproximação da Base Aérea dos Afonsos. Os danos na cablagem elétrica foram de grande extensão.

Em virtude do fato e da extensão desses danos, a avaliação preliminar recomendava a possível descarga do avião com o aproveitamento de peças para suprimento, além de outras opções que resultariam em seu descarregamento. Assim sendo, propusemos ao Comandante do esquadrão, Maj. Av. Oscar, a recuperação da aeronave por meio de uma acurada inspeção e remontagem do sistema elétrico que foi muito afetado, assim como os outros sistemas, pois já tinha sido severamente canibalizado, não havia mais controle de suas peças removidas.

O comandante do Nucomfatam aceitou a proposta e disponibilizou todo o apoio por meio da Base Aérea dos Afonsos e do parque de São Paulo. Foi uma longa logística e mão de obra especializada que resultou na total recuperação da aeronave após dois meses de trabalho aproximadamente. Assim, o 2362 pode voar por muitos anos. Na época do acidente, ele tinha voado aproximadamente 300h.

Uma consequência importante foi o conhecimento técnico mais aprofundado das aeronaves e novas soluções técnicas com aproveitamento de matérias nacionais.

O comando do esquadrão 1º/1º GTT concedeu-me um elogio por ter dirigido os trabalhos e que guardo com muito carinho e que é dividido com todos que participaram com muito comprometimento pessoal daquela operação. Uma vez que, desejávamos recuperar um bem nacional que teria ainda muito a produzir pelo bem da sociedade, como o fez por muito tempo.



MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
FORÇA AÉREA DE TRANSPORTE MILITAR
BASE AÉREA DE MANAUS

Alterações Fls 01 — 2º Semestre de 1972 —

Pôsto ou Graduação	2S Q AT MAV
N O M E	BENEDITO MOREIRA DOS SANTOS

ESTABILIDADE NO SERVIÇO ATIVO - A 04 JUL 72, foi público ter adquirido estabilidade no serviço ativo, a contar de 12 de fevereiro de 1972, de acôrdo com a Lei nº 2.852, de 25 agosto de 1956, e combinado com a letra "a" ítem III do artigo 54 da Lei nº 5.774 de 23 de dezembro de 1971. (Transc. do Bol Ext da DIRAP Nº 096 de 24 Mai 72).

CLASSIFICAÇÃO - A 11 JUL 72, foi público ter sido classificado, por necessidade do serviço e ter sido promovido, na Organização Militar, onde ja se encontra. (Transc. do Bol da DIRAP Nº 96 de 24 Mai 72). (Transc. do Bol do NUCOMFATAM Nº 119 fr 38 Jun 72). Em consequência seja reincluído no estado efetivo do 1/9 Gav, sendo considerado apresentado.

CERTIDÃO DE CASAMENTO - A 17 JUL 72, foi público ter apresentado a Certidão de Casamento nº 40.092, expedida pelo Primeiro Distrito do Registro Civil do Municipio de Belem Estado do Para, na qual consta que as Fls. 84 e V do livro nº 394, do Registro de Casamento, foi inscrito no dia 13 Mai 72, o assento de matrimônio do referido militar com a Srta. Maria de Fatima Bastos Pinto, nascida no Estado do Para aos 25 Jun 50, a qual passou a assinar-se Maria de Fatima Pinto Moreira.

SALÁRIO-FAMILIA - CONCESSÃO - A 10 AGO 72, foi público ter-lhe sido concedido o Salário-Familia na importância de Cr$ 25,00 por mes a partir de maio de 1972, pelo dependente (esposa) Maria de Fatima Bastos Pinto.

ELOGIO INDIVIDUAL - A 27 SET 72, foi público ter sido elogiado individualmente pelo Cmt do 1º/1º GTT, conforme Bol nº 230 de 07 DEZ 71 da Base Aérea dos Afonsos, nos seguintes termos: Elogio-o individualmente pela dedicação ao trabalho, conhecimento técnico do avião que opera, educação e acima de tudo espirito militar que demonstrou possuir neste período que permaneceu no âmbito do 1º/1º GTT, por ocasião dos trabalhos de montagem do C-115 2362. A impressão deixada por este militar e digna de exemplo aos demais companheiros. (Ref. Of nº 156/EP Campos dos Afonsos em 01 SET 72).

INSPEÇÃO DE SAÚDE ÓRDEM - A 03 OUT 72, foi público que seja inspecionado de saúde pela JRS desta Base, para efeito da letra "E" do Art 1º das IRIS. *

WJSA/JCO

Quartel em Manaus em 21 de maio de 1973

WAGNER JOSÉ DE SOUZA AMENO - CAP AV
CMT DO ESQUADRÃO DE PESSOAL

Referência elogiosa do Comando do Esquadrão 1º/1º GTT (1973).
Fonte: Arquivo do autor.

Uma das últimas operações do 2362 foi o resgate das vítimas do acidente do avião da empresa Gol em 29 de setembro de2006.

A aeronave 2362 em pouso na Fazenda Jarina em apoio ao acidente do voo da Gol (2006).
Fonte: Acervo do autor.

Visitei-o já desativado e sucateado no Parque de Material de São Paulo.

A aeronave 2362 desativado (2013).
Fonte: Acervo do autor.

A aeronave 2362 desativado (2013).
Fonte: Acervo do autor.

Observe o logo da comemoração do voo do 14 Bis e atualmente descansa no pedestal da Brigada de Infantaria Paraquedista do Exército Brasileiro, no Rio de Janeiro. O Buffalo que está na brigada é uma mistura de vários aviões inclusive parte (cauda?) do 2362.

Os paraquedistas da época afirmam que os Buffalos foram os melhores aviões utilizados nas operações de salto.

Os problemas técnicos mais significativos dos motores do Buffalo foram:

a) os fuel control das turbinas apresentavam falhas repentinas de superaquecimento causado pelo vazamento do líquido do Bellow localizado no interior do fuel control, fenômeno chamado *surge*;

b) Emperramento da Válvula Bleed Air do sistema de ar quente;

c) Superaquecimento causado pela ingestão de materiais estranhos, *foreign object damage* (FOD);

d) Quebra da braçadeira do escapamento com a consequente separação do escapamento, risco potencial de incêndio;

e) Cambiador de calor – rachaduras que causavam queima da cablagem elétrica.

Quando estávamos ainda em Belém, antes de ir para Manaus, em uma missão no Amapá, após a decolagem, os comandos de voo travaram em condição de curva e foram feitos todos os esforços para o destravamento que terminou acontecendo espontaneamente após muito tempo em situação de extrema tensão.

A tripulação era comandada pelo cel. Av. Carlos Kasimodel, um major (?). O Sargento Collares era o mecânico e radiotelegrafista, Sargentos Carneiro.

Possivelmente travamento da balança dos cabos do aileron localizados na seção central.

Mas, de modo geral, o avião apresentava uma performance operacional excelente.

Os problemas sociais e a infraestrutura da Base Aérea de Manaus

O deslocamento para Manaus aconteceu em 29 de maio de 1970, que desde abril de 1969 (como Gram) ocupava as instalações da base aérea de Belém, em um hangar próximo do atual ETA 1.

A longa espera em Belém para ida a Manaus foi traumática para as famílias principalmente para as esposas e suas crianças, havia muitas crianças. Algumas delas atualmente são militares em fase final de tempo de serviço.

Homenagem às mulheres que nos acompanharam e deram uma elevada cota de sacrifícios. Deixaram suas famílias e carreiras para seguirem suas famílias em condições ainda precárias.

Um exemplo, foi a Sr.ª Doralice, esposa do Sargento Q. Av. De Paula e sua família.

Foto a seguir com outras senhoras.

Sr.ª Doralice, esposa do Sargento Q. Av. de Paula, com outras senhoras.
Fonte: Acervo da família De Paula.

Naqueles tempos, ainda era muito difícil a presença de verduras em Manaus. Assim, quando um avião do esquadrão passava em Campo Grande, deixava a lista de aquisição de verduras que o pessoal da intendência comprava e, na volta do avião, a tripulação trazia para aqueles que tinham encomendado.

Os salários eram muito baixos, e as diárias, fora da sede, demoravam muito a serem pagas. Não havia ainda operações bancárias, logo era difícil acessar empréstimos ou realizar operações financeiras.

O décimo terceiro salário só foi implantado no governo Sarney.

A estrutura física da base estava em construção.

A estrada de acesso ao aeroporto era lamacenta e, mesmo de carro, era de difícil acesso. Geralmente íamos pela lateral da pista de pouso.

Nessa época, o Sargento Guimarães e outros esportistas limparam uma área onde jogávamos futebol. Era o *Sangue e Areia*. Ao lado foi feita uma cabana onde eram feitas as festas. Foi a origem do CASSAM. Hoje é uma bela e confortável estrutura de lazer.

O deslocamento foi feito de Belém para Manaus em um quadrimotor C-118 da FAB, após várias tentativas em virtude de panes em Belém.

Chegamos a Manaus, em torno de 14h e, após o almoço, fomos ajudar a montar as casas na vila para os casados.

As condições de apoio da estrutura do esquadrão eram precárias, faltava água potável e outras necessidades básicas.

O efetivo era pequeno, e as necessidades nem tanto; por isso, até os primeiros sargentos como o Aderson Maia tiravam plantão.

A Copa do mundo de 1970 foi um momento especial de muita festa e alegrias com as vitórias da Seleção Brasileira. Bem diferentes da tragédia dos sete a um da Alemanha, na Copa de 2014.

Em virtude do elevado número de operações, os serões eram constantes.

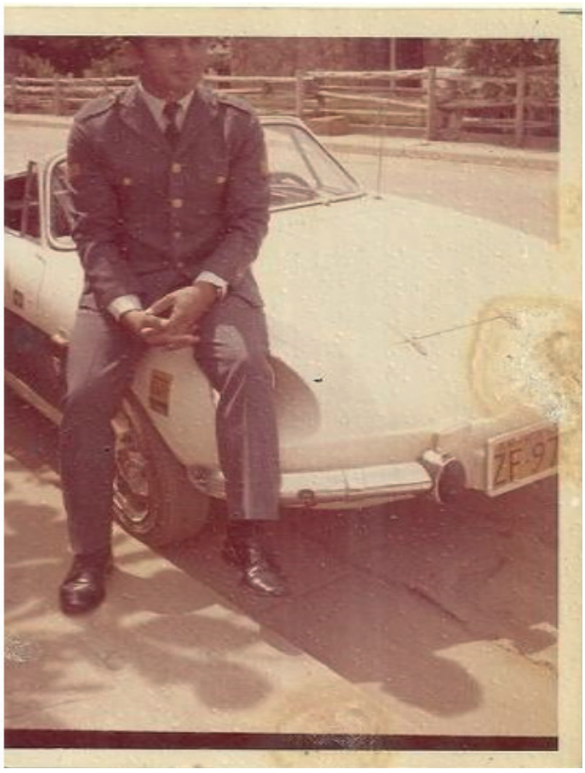
A família De Paula (Capitão reformado atualmente) e amigos (2021).
Fonte: Acervo do autor.

Graças a Deus foram recompensados, como tantas famílias que estiveram nas unidades da FAB na Amazônia naqueles anos, lutando pelo desenvolvimento de nossa nação, como fazem hoje as famílias que lá estão dando continuidade a esse grandioso projeto nacional.

Minha família

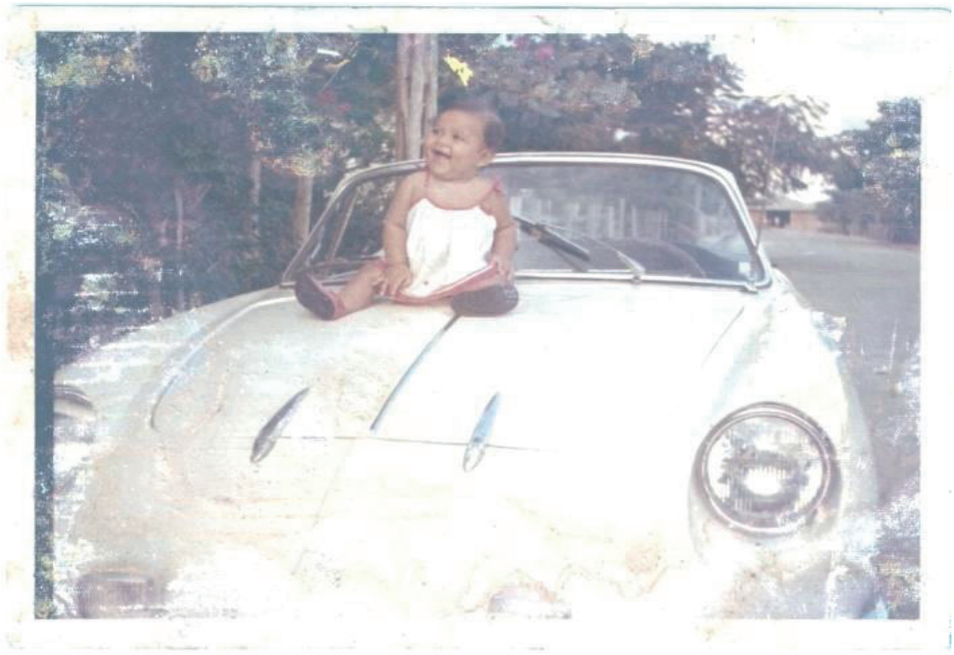
Em 13 de maio de 1972, casei-me com a Srta. Maria de Fátima Bastos Pinto, paraense, de Belém e, em 30 de março de 1973, nasceu nossa primeira filha Patrícia. Em 12 de setembro de 1975, nasceu nossa outra filha Eliane Cristina Pinto Moreira.

Professora Maria de Fátima.
Fonte: Acervo do autor [2024].



Sargento Moreira sua família e seu Interlagos Modelo 1964.
Fonte: Acervo do autor [2024].

Da esquerda para a direita Eliane e Patrícia.
Fonte: Acervo do autor [2024].



Patrícia no nosso Willys Interlagos (1964).
Fonte: Acervo do autor [2024].

Residíamos na então, rua Purus n. 33 na vila dos sargentos

Acidentes aéreos

Acidente do C-118 – 2414 – 28 de abril de 1971

Uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) DC-6B FAB-2414 (C-118) a caminho do Rio de Janeiro, partindo de Manaus teve problemas na decolagem com vibrações de um dos motores, que obrigaram a tripulação a retornar. No solo, um dos motores da direita explodiu. O incêndio se espalhou para a fuselagem causando a morte de 16 dos 83 ocupantes.

A FAB operava os quadrimotores C-118 DC-6B (FAB 2413, 2414,2415, 2416) que vieram da VARIG e que faziam as linhas do CAN. Dotavam o 2º/2º GT e eram sediados no Galeão.

Nesse dia, em torno de 8h (momento da formatura e hasteamento da bandeira) durante a decolagem, esse avião ao passar no través do hangar do 1º/9º GAv, um de seus motores apresentou um ruído estranho.

O avião decolou e retornou para o pouso. Ao pousar na pista, teve os pneus do lado direito estourados e um princípio de incêndio devido ao arrasto da roda na pista. O fogo atingiu o motor n. 3 e se alastrou pela asa, cabine e fuselagem. Muitas pessoas conseguiram escapar, mas outras não, e faleceram.

Quando foi dado fora de forma da tropa, o avião estava pousando e o desastre fora iniciado.

Eu e um cabo corremos em direção ao acidente e encontramos um sargento do exército com uma das pernas quebrada. Uma moça estava na pista e um rapaz extremamente nervoso no chão em estado muito alterado, não conseguia andar e parecia estar travado.

O sargento disse: “Ajudem os dois.” e começou a rastejar em direção à vala de drenagem da pista de pouso do lado da estação de passageiros.

O cabo apanhou a moça, e eu fui tentar ajudar o rapaz que gritava desesperado. Como ele estava rígido e não conseguia se mover, além de ser pesado puxei-o como pude, para a vala também. A partir desse momento, o avião estava em chamas e com explosões violentas.

AGORA,
A VIAGEM DOS MORTOS

a crítica
de mãos dadas com o povo
SEGUNDO CADERNO

MANAUS — SEXTA-FEIRA, 30/04/1971
NÃO PODE SER VENDIDO SEPARADAMENTE

Jornal *A Crítica* com cenas muito tristes (1971).
Fonte: Acervo Historiador Eliaquim Barbosa.

O oficial do exército que estava carregando o féretro (lado direito da foto acima) é o lendário Cel. Jorge Teixeira de Oliveira (Texeirão), idealizador e comandante do Centro de Instrução de Guerra na Selva – (CIGS), depois prefeito de Manaus. Ainda, implantou o Colégio Militar de Manaus e foi governador de Rondônia. Consta que o segundo bairro mais populoso de Manaus tem seu nome.

Foi o último governador do território cuja transformação em estado de Rondônia foi sua maior obra e onde é reverenciado com várias referências. Um dos municípios do Estado tem seu nome. Um oficial do mais alto padrão. Uma das pessoas mais estimadas em Manaus.

No avião estavam famílias de militares do exército.

Também, nessa época, perdemos duas aeronaves Buffalos em acidentes.

Acidente do C-115 2372 – dia 23 de fevereiro de 1973

O 2372 estava retornando para Manaus após uma missão presidencial (Presidente Médici) em Boa vista e, ao pousar na pista de Ponta Pelada, acidentou-se, com incêndio e perda total da aeronave, além da perda de 3 vidas. Eram garçons que estavam a serviço do cerimonial em Boa vista.

Também o C-115 2358 acidentou-se em Rio Branco com perda total, no Acre, durante a decolagem no dia 16 de março de 1978. Sem vítimas.

Desfile do esquadrão em de 7 de setembro de 1975, na Avenida Eduardo Ribeiro. Manaus (1975).
Fonte: Acervo da Base Aérea de Belém.

Na foto, pode-se ver:

a) primeira fila – Cap. Paulo Botelho Sarmento (foi brigadeiro e comandou a AFA) – *in memoriam*;

b) segunda fila – Sargento Freitas (VI), Aderson Maia (SH) Sargento Guimarães, Sargento Weidman, Sargento De Paula;

c) terceira fila –Sargento Varanda, Sargento Roberto Mav (*in memoriam*) Sargento Bravim, Sargento Esteves.

Aniversário 40 anos do 1º/9º GAV -2010

Cel. Melo Junior, Comandante do 1º/9º GAv, em março de 2010.
Fonte: Acervo do autor.

Cel. Carlos José Polhuber e So Benedito Moreira dos Santos.
Fonte: Acervo do autor.

Moreira e Prado no aniversário de 40 anos do ARARA (2010).
Fonte: Acervo do autor.

Na foto da esquerda para a direita: Expedito, Cohen, Dias, So Moreira, So Siqueira
Fonte: Acervo do autor.

Festa de quarenta anos do 1º/9º GAv (2010).
Fonte: Acervo do autor.

Os Buffalos da FAB voaram até 5 de setembro de 1980, 100.000horas equivalente a 900 voltas na terra e 48 viagens à lua, segundo o Cel. Aparecido Camazano Alamino.

Alguns Componentes do efetivo primordial do 1º/9º GAv.

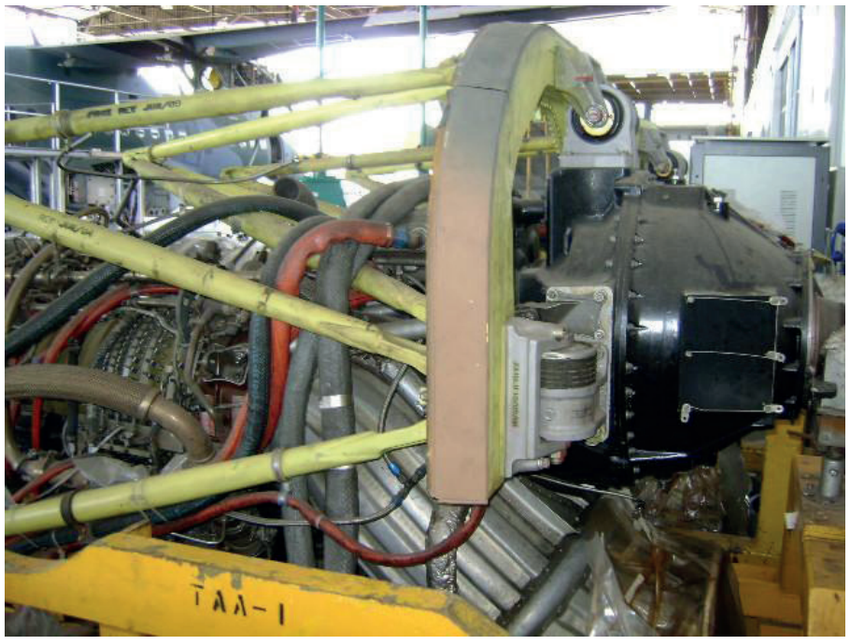
Sargento Leoclécio Ferreira *(in memoriam)* e Aluizio Siqueira.
Fonte: Acervo do autor.

Os aviões em merecido repouso

Visita ao parque de material de São Paulo (PAMA-SP) (2013).
Fonte: Acervo do autor.

AS turbinas CT -64-820-1do Buffalo - PAMA (2013).
Fonte: Acervo do autor.

A Ct-64 da General Eletric e o APU (não é o original, fabricado pela William Garret) –Parque de São Paulo (2013).
Fonte: Acervo do autor.



Speed Decreaser Gear (SDG) (2013).
Fonte: Acervo do autor.

Bufallos remanescentes no parque de São Paulo (2011).
Fonte: Acervo do autor.

Em fase de acabamento???

Não, essas aeronaves estarão sempre no coração daquelas que conviveram com eles.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Meu envolvimento com o 1º/9º GAv iniciou-se em 6 de agosto de 1968, quando fui designado para fazer o curso de C-115 *Buffalos* na base dos Afonsos na primeira turma do primeiro curso, que terminou em 1º de novembro de 1968.

Fui transferido 1º/9º GAv para a COMARA, em 26 de dezembro de 1978, e desligado da Base Aérea de Manaus, em 31 de janeiro de 1979. Portanto, servi no 1º/9º GAv (considerando o tempo no GRAM) aproximadamente 11 anos.

Estava cursando o quarto ano de engenharia civil na Universidade do Amazonas. Continuei cursando na universidade do Pará, e a formatura foi em 9 de janeiro de 1981.

Na COMARA, fui designado para o pavilhão de máquinas – Pavimaq – e, após a formatura de engenharia civil, assumi a função de adjunto ao canteiro de obras de Santarém-PA, até 19 de junho. Em 5 de agosto de 1981, a função de adjunto à chefia do canteiro de obras em Monte Dourado-Pará.

Esta era uma obra estratégica da Presidência da República que tinha por meta a implantação da presença do Estado brasileiro no projeto JARI-Pa. Esta obra durou aproximadamente 4 anos.

Tive o prazer de ter como comandante, desta obra, o engenheiro Civil Suboficial Luiz Carlos Gomes, com o qual aprendi engenharia e comando de obras com efetivo de alto porte. Além de princípios e orientações que me deram segurança para assumir a chefia da obra, após a designação do Suboficial Gomes, como secretário de obras do Governo de Roraima. Até hoje visito este amigo e acompanho sua vida.

Depois de muitas missões, terminamos nosso tempo na COMARA participando do projeto de pavimentação da Via da Amizade em Tabatinga-AM.

Este projeto foi desenvolvido pela COMARA, em que a representamos junto à Associação Brasileira de Cimento Portland em São Paulo (ABCP), nossa parceira e orientadora.

Fui para a reserva em 5 de fevereiro de 1991.

Em seguida, trabalhei como empresário, em empresas privadas, instituições e escritórios de projetos.

Nesse tempo, só uma vez, nos anos 2005 aproximadamente, entrei em um *Buffalo,* em Porto de Moz. Foi muita emoção. A tripulação me tratou com muito carinho e apreço. Pude observar as mudanças nas manetes.

Depois disso, só visitei o hangar quando fui convidado para o aniversário de 40 anos do esquadrão em 2010.O comandante do esquadrão era o Major Av. Melo Junior que me recebeu com muito apreço e consideração.

Houve uma bela formatura, festa, e gravamos um áudio sobre minha participação naquela unidade. Pude encontrar alguns colegas daqueles tempos, tais como: Prado, Siqueira, e conhecer os novos componentes da unidade.

Visitei a seção de turbinas para lembrar o tempo que, com meus colegas da época, ali convivemos, nos anos 1970, sendo que alguns já se foram deixando apenas a história regis-

trada de suas passagens por aqui.

Fazia trinta anos que não visitava 1º/9º GAv.

Também fui, com minha esposa, visitar a casa onde moramos na rua Purus, 33. Encontramos uma réplica de nossa história. A moradora é uma jovem senhora com sua filhinha, e o ambiente semelhante ao dos nossos tempos. Certamente uma nova família, cheia de sonhos e incertezas, mas lutando por um futuro desejado. Assim como éramos naqueles anos 1970. Sem dúvida alcançarão, pois, as lágrimas que vieram foram de paz e agradecimento ao nosso criador.

Em setembro de 2021, quando registrei essas memórias, vivíamos um terrível pesadelo e assombrados por um vírus que nos colocou de joelhos diante da força da natureza, que sempre nos mostra nossa pequenez. Mas também nos dá a oportunidade de nos reinventarmos e prosseguir. Afinal, também somos fortes e poderosos. É só acreditar e confiar que temos proteção em nosso Deus Pai e que não estamos voando no universo sem direção e proteção. Somos parte de um grande projeto universal. Temos uma destinação.

Mediante o histórico do 1º/9º GAv pude acompanhar os acontecimentos pós-1979 e ver com satisfação o quanto foi feito por essa unidade em benefício da Amazônia e do Brasil.

Nova geração continuando a história – 2010 aniversário de 40 anos

Cel. Av. Melo Junior, comandante do primeiro do nono; So Moreira, Veterano;
o atual tenente coronel Dal e Amorim, atualmente tenente Coronel (2010).
Fonte: Acervo do autor.

A linha de frente do nono em 2010.
Fonte: Acervo do autor.

Componentes da Seção de turbinas em março de 2010.
Fonte: Acervo do autor.

"A história dos homens e das máquinas tem muitos pontos semelhantes.
Do pó viemos e assim novamente seremos."
SO Moreira

Parabéns aos atuais componentes (2021) do ARARA, que estão escrevendo a história atual desta unidade.

Parabéns a todos que participaram dessa missão comigo e a todos que vieram antes e aqueles que vierem depois.

A bordo do 2365, no PAMA-SP (2011).
Fonte: Acervo do autor.

E o Arara do Século 21, com suas máquinas e guerreiros, continua a saga na Amazônia. Seguem os fatos e as fotos do primeiro do nono em dezembro de 2021.

Soldado Levy Martins / Força Aérea Brasileira

As máquinas (2021).
Fonte: Acervo do Sr. Levy Martins.

Soldado Levy Martins / Força Aérea Brasileira

Guerreiros do Século XXI (2021).
Fonte: Acervo do Sr. Levy Martins.

Os milionários – como eram denominados os aviadores do início do Século XX com mais de 1000 horas de voo – com seu comandante o ten. Cel. Av. Laudelino.
Fonte: Acervo do Esquadrão ARARA.

E os agraciados, Cap. Av. Elmiro, Ten. R. Ávila (futuro KC 390), tem. Av. Ten. Bezerra, e Ten. Av. Jairo (2021).
Fonte: Acervo do Esquadrão ARARA.

Troféu concedido merecidamente ao Cap Aviador Luciano Carneiro Elmiro Filho do 1º/9º Arara (2021).
Fonte: Acervo do Esquadrão ARARA.

Em 2021, por ocasião do aniversário de 51 anos da ativação do 1º/9º GAv, escrevi este texto que, com a intercessão do Cap. Av. Elmiro1º/9º GAv e com a permissão do comando do esquadrão, foi afixado no quadro de avisos daquela unidade.

Aniversário do Esquadrão Arara 51 Anos

Houve há muito tempo na história do Brasil um herói chamado Arará, que na Segunda Guerra Mundial afundou um submarino alemão na costa brasileira.

Era um avião Catalina cujo nome homenageava as vítimas do navio Arará afundado pelo tal submarino.

Depois, nos anos 1960, um outro herói –agora com nome de Esquadrão Arara – foi criado na Amazônia também com a missão nobre de defender, integrar e proteger a nação brasileira de seus grandes desafios.

Durante mais de 50 anos, tem escrito uma bela página da história brasileira e amazônica, com a mão e o suor dos milhares de homens e mulheres, civis e militares, que tiveram a glória de integrar esta unidade.

No início dos anos mil novecentos e setenta, durante sua implantação, militares e civis com suas famílias participaram do início desta missão, com todos os sacrifícios pessoais, para que no futuro seus sucessores pudessem continuar esta obra com novos desafios e com novos sacrifícios.

Nos anos seguintes, muitas vitórias foram alcançadas pelos homens de boa vontade que por aqui passaram.

Nesse momento, em especial, um novo tipo de inimigo apareceu no mundo e na Amazônia, com características excepcionais, em forma de vírus invisível, letal, semeando a morte,

o medo e o terror, semelhante aos submarinos que naqueles tempos de guerra espalhavam a tragédia mundial.

Para combatê-lo, estão sendo exigidas novas formas de estratégias.

Os homens do Esquadrão Arara e toda a nossa FAB têm, nesse momento, enfrentado esta guerra com consciência do poder do inimigo. Utilizando seus conhecimentos e indo além do simples cumprimento do dever e do sacrifício pessoal e de suas famílias.

Muito se terá que escrever sobre estes tempos de corona vírus principalmente da saga deste esquadrão e de seus componentes que entrarão para a história como defensores da humanidade.

Principalmente os jovens de hoje, que devem guardar as histórias, desse momento, do primeiro do nono, para que no futuro possam levar ao conhecimento de seus sucessores, antes que suas memórias falhem, o que aconteceu nos tempos atuais.

Certamente será documento de avaliação e do significado da missão desta unidade para o bem humano na Amazônia, no Brasil e no nosso mundo.

Certamente não terão todo o reconhecimento social devido, porque como militares sabemos que: quando acontecem conflitos sociais, Deus e os soldados são chamados. Quando estes restabelecem a paz, Deus é esquecido e os soldados são ignorados e desconhecidos.

Por isso, o bom cidadão deve ser merecedor do sangue de seu soldado.

E o soldado deve, quando olhar para seu passado, sentir a recompensa do valor de sua vida, se valeu a pena.

Como participante do efetivo deste esquadrão, nos seus primórdios, desejo a cada um de seus componentes atuais, e de qualquer época, reconhecimento e respeito pela grande obra de luta contra o atraso social de nosso povo e pela promoção de sua defesa.

Deus os proteja e as vossas famílias.

Parabéns, Esquadrão Arara.

Em especial ao sr. Capitão aviador Luciano Carneiro Elmiro Filho, do Esquadrão Arara (2021), que apesar de não o conhecer presencialmente, em nossos contatos telefônicos, pude notar seu elevado nível de brasilidade-fabiana-verde-amarela, tão importante ao cidadão brasileiro e amazonidense[2].

Citamos aqui, entre tantos oficiais e praças, o Brigadeiro Aroldo Velloso – sem H e com dois L – e o Catalineiro Ozires Silva que escreveu em seu livro "A decolagem de um sonho": "Aprendi amar o Brasil na Amazônia".

Aos índios e araras – Buffalos e Amazonas de todos os tempos.

Antes que a memória se vá…

So Benedito Moreira dos Santos ou 3s Q At Mav Moreira dos anos 1970.

---

2 **Amazonidense** é um vocábulo criado pelo Brigadeiro Camarão para designar os brasileiros que sendo de outros estados do Brasil, quando virem para a Amazônia, aqui aprendem amar o Brasil.

Lendários veteranos do 1º/9º GAv e suas histórias (apenas um que vale por muitos)

O Sargento Lemos Filho – José Maria de Lemos Filho

Ato Número Um

Quem era a figura!

Era da especialidade de máquinas e ferramentas. Considerado como uma espécie de MacGyver[3],autodenominava-se de FACILIDADE, pois era capaz de solucionar os problemas técnicos mais complicados. E realmente era um grande especialista. Baixinho e com um bigode mexicano que chamava imediatamente atenção. Gostava muito do álcool (que dizia ser mais pesado que o ar) e quando um Catalina afundava nos rios da Amazônia, ele era acionado com sua equipe cuja principal solicitação eram, além do rancho composto de carne enlatada (da vaquinha ou Luiz Vieira) e ovos, algumas caixas de aguardente.

No local da ressurreição dos pata-chocas, eles faziam sarilhos e outras máquinas com material local, como o uso de tambores vazios, barcos canoas e o que houvesse, mas em tempo hábil a aeronave voltava aos céus.

Sua esposa, dona Nely, era funcionária da Base Aérea de Belém merecedora de elevado respeito na unidade, e com a qual teve filhas. Uma delas Wanda, tornou-se uma respeitadíssima funcionária da INFRAERO e foi agraciada com a comenda do Mérito Aeronáutico

Ato Número Dois

A cobra do Jupati

No final das tardes daqueles anos mil novecentos e setenta, geralmente os encontros eram no Bar Jupati, localizado logo após a saída do aeroporto, onde era servido tucunaré, jaraqui, tambaqui e outras maravilhas amazônicas acompanhadas de bebidas naturalmente.

Lemos e Lima, uma famosa dupla de cervejeiros, chegaram por lá, numa noite, e em uma mesa, estavam sentados vários funcionários de uma empresa fazendo uma aposta de quem teria coragem de abrir uma garrafa em cujo interior, havia uma cobra venenosa. Lemos chegou, abriu a garrafa sem perguntar o que tinha dentro, gerando um corre-corre geral. Pegou a cobrinha apavorada e tentou mordê-la. No entanto, a cobra foi mais rápida e mordeu o Lemos. Ele em seu tom característico de voz falou: *"Lima, a cobra me mordeu".* Assim, foi acionado o socorro ao Lemos que certamente lamentava não ter iniciado sua primeira cerveja.

Ato Número Três

História dos americanos da Boeing, em Manaus

Aproximadamente em 1973, um Boeing 737 (da VARIG?) pousou de barriga na pista do aeroporto de Ponta Pelada e uma equipe da Boeing veio fazer a recuperação do avião. Para

3 MacGyver (Profissão: Perigo no Brasil) foi uma série de televisão americana de ação-aventura criada por Lee David Zlotoff.

essa viagem, trouxeram, em um avião cargueiro, até água potável e montaram uma farmácia de alto padrão dentro do hangar.

A ordem do comando do esquadrão era para que o nosso pessoal não fizesse contato com eles para não atrapalhar os seus serviços. Trabalhavam em turnos contínuos. Mas o Lemos deu um jeito e começou fazer amizade com eles.

A primeira turma de folga que ele pode deslocar para a cidade, levou-os para o Jupati que era próximo da base. Lá deve ter rolado bebida e outras facilidades. O certo é que pouco tempo depois, Lemos estava liderando os gringos que o procuravam para aproveitar os intervalos. Ele já estava fluente no inglês. Ficou amigo Honoris Causa da equipe da Boeing.

Ato Número Quatro

O Sargento Q Av. Marcio Fúlvio Rodrigues e o Skodão

O Sargento Rodrigues tinha um carro da marca Skoda. Lemos Filho e sua esposa, Dona Nely, estavam esperando carona próximos do cine Catalina da Base Aérea de Belém. Nessa hora, Rodrigues estava passando e parou o carro, ofereceu carona para os dois, que aceitaram. Então foram rumo ao comando da base que ficava antes da entrada para o 1º/2º GAv. A dona Nely que era funcionária da base saltou antes. Assim, quando ela saiu do carro, Rodrigues, com seu tom típico de voz, falou:

– Lemos, tu estás de caso com esta coroa?

Lemos respondeu.

– Claro, ela é minha esposa.

Houve um silêncio total…

Ato Número Cinco[4]

Contava-se no hangar do 1º/2º GAv, que no início dos anos 1960, quando cheguei ao esquadrão, que um C-47 indo para o Rio de Janeiro teve uma pane, quando voava pelo interior do Mato Grosso e pousou em uma localidade com poucos recursos. Deu troca de motor e outro avião veio apanhar os passageiros e a tripulação. Para esse serviço, escalaram, então, o Lemos que era passageiro em missão, para tomar conta da aeronave até a vinda da equipe de recuperação.

Deveria ser junho ou julho daquele ano. No mês de novembro ou dezembro, chegou um telegrama na primeira zona aérea, remetido pelo Lemos, informando que ele estava vivendo da caridade pública e que estava morando na casa de uma família que o teria acolhido. Por isso, foi então providenciado o resgate do Sargento Lemos e do C-47, esquecidos no interior do Brasil.

Lemos era um bom e estimado colega. E era a solução técnica mais competente da unidade.

---

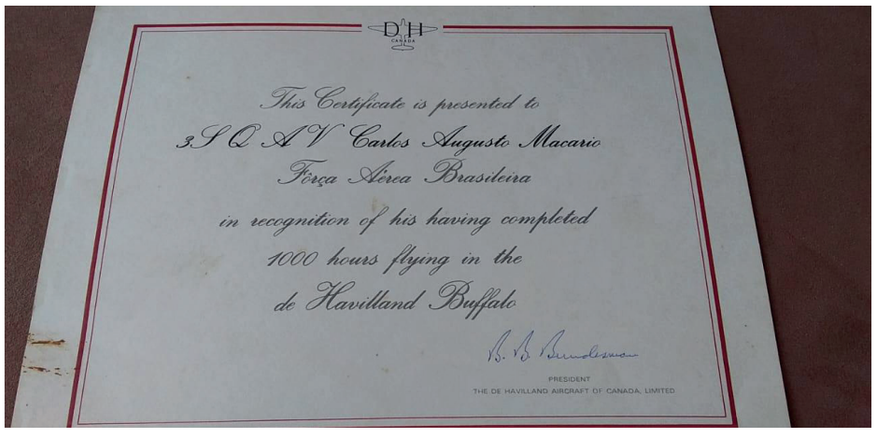
4 Neste causo não há confirmação comprovada que aconteceu.

COMPLEMENTOS

Da esquerda para a direita em pé Sarg. Claudionor Picanço (da equipe do 1º/2º GAv), um Soldado PM (passava e convidamos para a fotografia), Sarg. novinho do Controle aéreo de Manaus. Da esquerda para a direita sentados Sarg. Moreira do 1º/2º GAv (equipe de Manaus), Sarg. Sinval Sabino também da equipe, Sarg. Pamplona da COMARA responsável pela montagem do hangar do 1º/9º GAv (falecido no dia seguinte,27/8, no parque 10 de Manaus- afogamento) e Sarg. Adelmo Sales (da equipe também), em Ponta Negra, sábado, 26 de agosto de 1967.

Fonte: Acervo do autor.

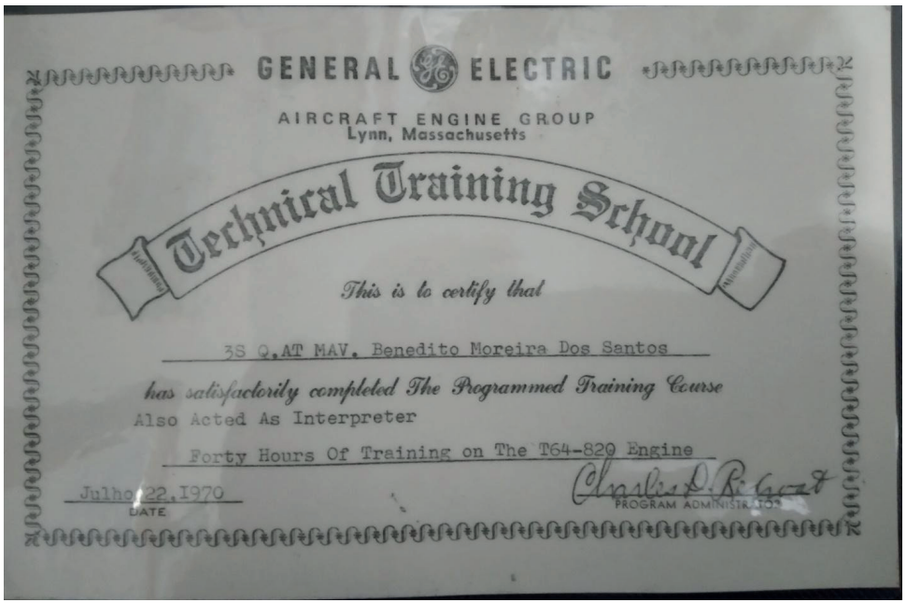
Certificados e premiações dos Militares do 1º/9º G.Av.



Certificado de 1.000h voadas em C-115 concedida pela DHC ao Sargento Q Av. Carlos Augusto Macário.
Fonte: Acervo do autor.

Comenda concedida ao So Qrtvo Florival Barbosa Da Silva.
Fonte: Acervo do autor.

O SO Florival serviu na embarcada, operando os P-16 TRACKER.
Destacado caçador de submarinos nas operações UNITAS.
Fonte: Acervo do autor.


GENERAL ELECTRIC

AIRCRAFT ENGINE GROUP
Lynn, Massachusetts

Technical Training School

This is to certify that

3S Q.AT MAV. Benedito Moreira Dos Santos

has satisfactorily completed The Programmed Training Course
Also Acted As Interpreter

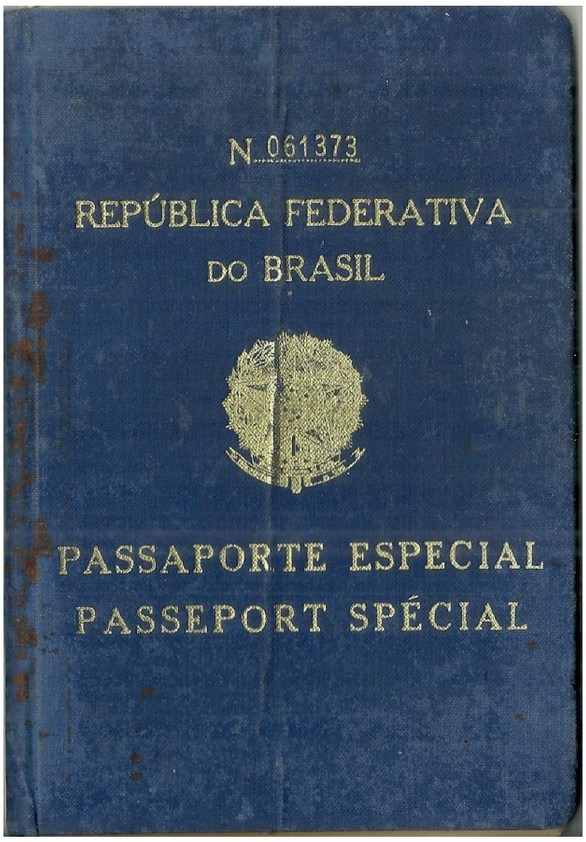
Forty Hours Of Training on The T64-820 Engine

Julho 22,1970
DATE

PROGRAM ADMINISTRATOR

Certificado de participação no curso de Motores Ge – que equipavam os C-115 (1970).
Fonte: Acervo do autor.

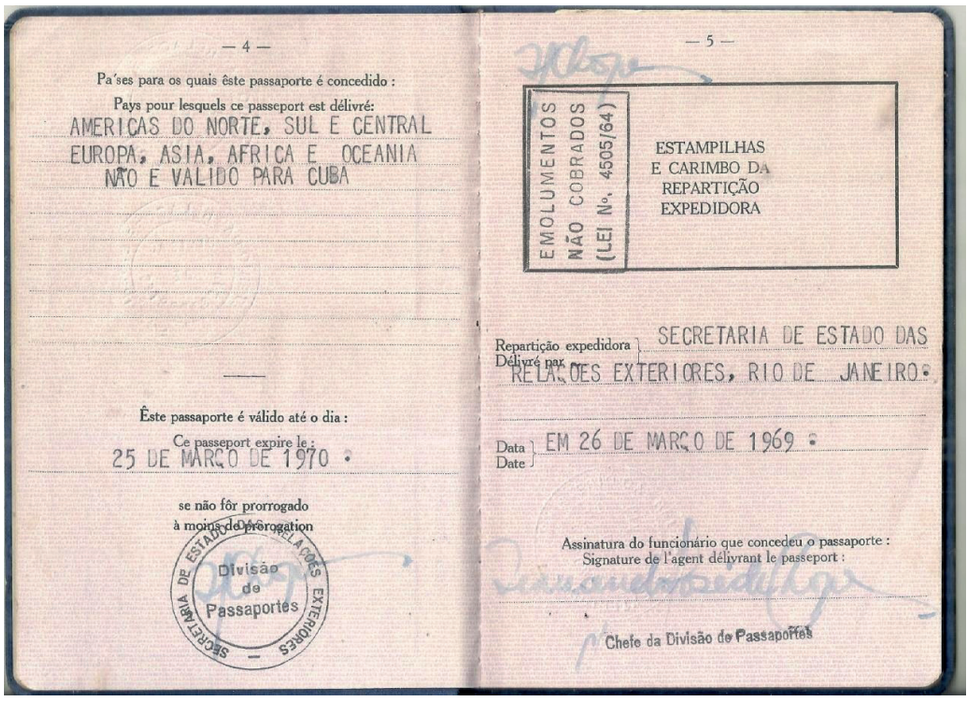
Este curso foi ministrado na oficina da Celma em Petrópolis pelo representante técnico da General Eletric no Brasil, Sr. Charles Rexroat, em julho de 1970. Foi um curso de aperfeiçoamento.


N 061373

REPÚBLICA FEDERATIVA
DO BRASIL

PASSAPORTE ESPECIAL
PASSEPORT SPÉCIAL

Meu passaporte (1969).
Fonte: Autor.



— 4 —

Países para os quais êste passaporte é concedido :
Pays pour lesquels ce passeport est délivré:
AMERICAS DO NORTE, SUL E CENTRAL
EUROPA, ASIA, AFRICA E OCEANIA
NÃO E VALIDO PARA CUBA

Êste passaporte é válido até o dia :
Ce passeport expire le :
25 DE MARÇO DE 1970 .

se não fôr prorrogado
à moins de prorogation

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
Divisão de Passaportes

— 5 —

EMOLUMENTOS NÃO COBRADOS (LEI Nº. 4505/64)

ESTAMPILHAS E CARIMBO DA REPARTIÇÃO EXPEDIDORA

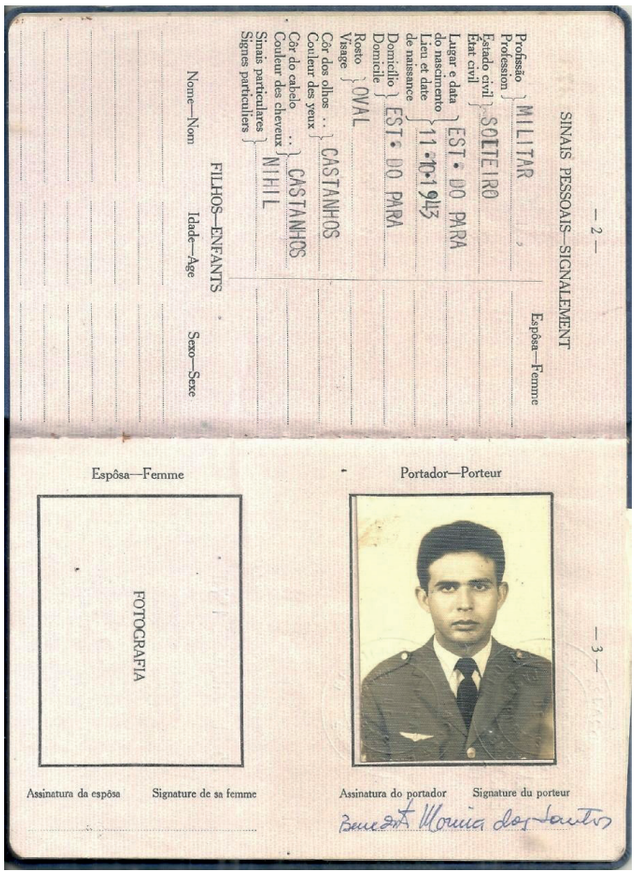
Repartição expedidora
Délivré par ce
SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, RIO DE JANEIRO.

Data
Date
EM 26 DE MARÇO DE 1969 .

Assinatura do funcionário que concedeu o passaporte :
Signature de l'agent délivrant le passeport :

Chefe da Divisão de Passaportes

Meu passaporte, que não era válido para Cuba (1969).
Fonte: Autor.



— 2 —

SINAIS PESSOAIS—SIGNALEMENT

Espôsa—Femme

Profissão / Profession: MILITAR
Estado civil / État civil: SOLTEIRO
Lugar e data do nascimento / Lieu et date de naissance: EST. DO PARA 11-1-1943
Domicílio / Domicile: EST. DO PARA
Rosto / Visage: OVAL
Côr dos olhos / Couleur des yeux: CASTANHOS
Côr do cabelo / Couleur des cheveux: CASTANHOS
Sinais particulares / Signes particuliers: NIHIL

FILHOS—ENFANTS

Nome—Nom | Idade—Age | Sexo—Sexe

Espôsa—Femme

FOTOGRAFIA

Assinatura da espôsa — Signature de sa femme

Portador—Porteur

— 3 —

Assinatura do portador — Signature du porteur

Meu passaporte (1969).
Fonte: Autor.

REFERÊNCIAS

ALAMINO, Cel. Av. Ref. Aparecido Camazano. *O Buffalo na Força Aérea Brasileira*. Incaer, [2020].

ALAMINO, Cel. Av. Ref. Aparecido Camazano; BARROS, Mauro Lins de. *Esquadrão Netuno no Portal da Amazônia- 3/7 Grupo de Aviação*. Adler, 2020.

ALEXANDRIA, Susana; NOGUEIRA, Salvador. *1910* - o Primeiro Voo do Brasil São Paulo: Aleph, 2010.

CAIU e incendiou-se, no interior do Piauhy, um avião do Correio Aéreo Militar. Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 1940. *Catalinas no Brasil*. Disponível em: http://www.catalinasnobrasil.com.br/site/homenagens/comandante-muniz/1344-o-primeiro-acidente.html. Acesso em: 30 maio 2022.

CARVALHO, Tenente Aviador Wilson de. *Flashes da Amazônia*. São Paulo: Anee, 1964.

CATALINEIROS – ABRACAT. (Associação de Catalineiros do Brasil) - (Suboficial. Rt VO João Alfredo de Oliveira, Coronel. RR. Especialista em Aeronaves Joan de Castro Alves, Coronel Aviador. Rf. Luiz Mauro Ferreira Gomes).

CURTISS MODEL H. *In:* WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimédia Foundation, 2024. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Curtiss_Model_H&oldid=67317806. Acesso em: 17 jan. 2024.

EARLY Birds of Aviation, Inc. [2020]. Disponível em: https://www.earlyaviators.com/.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. *Ministério da Defesa*. Brasília, DF. Disponível em: https://www.fab.mil.br/index.php. Acesso em: set. 2021.

GUIMARÃES, Antônio Guerreiro. *Revista de Aniversário de 50 anos da Base Aérea de Belém.* [1994-1995].

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Vol. 3 – (Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/ Villa Rica, 1991.

MONTEIRO, Mario Ypiranga. *Roteiro Histórico de Manaus*. Manaus: Universidade do Amazonas, 1998. v. 2.

REVISTA 50 anos da Base Aérea de Belém.

REVISTA Asas, n. 90, abr./maio 2016.

REVISTA de Engenharia do Exército Brasileiro- março de 1958.

RICE, Dr. Hamilton. Expedição do Dr. Hamilton Rice ao Rio Branco em 1924-1925. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=9N54ktqGoLE.

ROCHA, Eliaquim Batista da. *A presença americana na Amazônia brasileira.* São Paulo: UFSP, 2014.

SILVA, Josué Teixeira. *Implantação da Infraestrutura de Val-de-Cães.* Panair, anos 50.

VIANA, Claudius Gomes de Aragão. *A brigada de infantaria paraquedista:* história institucional e cultura organizacional da tropa aeroterrestre brasileira. 2020. 377 f. Tese (Doutorado em História, Política e Bens Culturais) – Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 2020.

1º/9ºGAv –Esquadrão Arara
Primeiro Esquadrão do Segundo Grupo de Aviação
Fonte: Acervo do Cel. Av. Aparecido Camazano Alamino.